

**FAKULTET FOR LANDSKAP OG SAMFUNN**

**KURSRAPPORT LAA 350 - HØST 2018**

**ARKITEKTUR OG BYFORM I BYUTVIKLING**



**KRISTIANSAND**

**DOBBEL +**

ARKITEKTUR OG BYFORM I BYUTVIKLING




**Red.**  
**Elin Børrud, Anja Standal, Martin Rasch Ersdal**



Copyright LANDSAM NMBU 2019

ISBN: 978-82-575-1616-1

Kristiansand Dobbel +  
Kursrapport LAA350 Arkitektur og Byform i Byutvikling

UTGIVER

NMBU

BILDE OMSLAG

Studentarbeid

TRYKK

NMBU



# FORORD

## **Forord**

Høsten 2018 har LAA 350 Arkitektur og byform i byutvikling arbeidet med nye Kristiansand kommune som case. Nærmere bestemt de tre eksisterende kommunesentraene; Kvadraturen i Kristiansand, Tangvall i Søgne og Nodeland i Songdalen kommune. LAA350 er et 20 studiepoengs emne som tilbys både for studenter på masterprogrammet i eiendomsutvikling (2 årig), by- og regionsplanlegging (5 årig) og landskapsarkitektur(5 årig). Et mål med kurset er at studentene skal jobbe i grupper på tvers av studieretningene.

## **Utforske merverdi for helheten fra tomt nivå**

LAA 350 er et emne som utforsker muligheter fra tomt nivå. Studentene skal lære hvordan en mindre del av en by eller et tettsted kan utvikles og utbygges, samtidig som det skal kunne gi en merverdi til byen eller stedet som helhet.

Vi har ønsket å utforske hvordan dagens kommunesentre kan få en økt aktivitet i sentrumskjernen ved en høyere areal utnyttelse. I hvert av stedene har vi, uavhengig av eierskap eller planstatus, avgrenset et areal som har et utbyggingspotensial. Dette har vi så delt inn i fire mindre deler. Disse tolv «tomtene» ble «lagt ut for salg» for studentene. Hver av de tolv gruppene som vi hadde etablert, fikk tusen aksjer som "valuta" for å by på det arealet som de ønsket å jobbe med. Ved likt bud, ble gruppens argumentasjon for ønsket tomt, avgjørende tildelingskriterium. Deretter har studentene selv, innenfor kursets læringsmål, utviklet sin egen oppgave og arbeidsprosess.

## **Kursrapporten**

Kursrapporten presenterer en kortversjon av de tolv gruppebesvarelsene. På to sider har hver gruppe komprimert innholdet i en rapport som viser muligheter på 50 -60 sider. Beskrivelsene av de tre case områdene er hentet fra de ulike gruppearbeidene. Hvem som har produsert tekst og illustrasjoner som er brukt i rapporten er kreditert gruppene. På slutten av rapporten trykker vi noen av de individuelle tekstene



som studentene har skrevet. Disse er valgt både fordi det er godt skrevet, men også fordi de tar opp interessante tema og illustrerer hva studentene er opptatt av.

### **Erfaringene**

Vi som har hatt ansvar for undervisningen dette året; Anja Standal, Martin Rasch Ersdal og Elin Børrud har hatt et faglig interessant samarbeid med studentene. Det har vært jobbet hardt og resultatene er gode. Til sammen har studentene gitt interessante innspill til hvordan Kvadraturen i Kristiansand kan utvikles for å styrke Kvadraturens betydning i den nye kommunen og i regionen; hvordan Tangvall kan bli noe mer enn et sted for handel og parkering, og hvordan Nodeland sentrum kan utnytte sin stasjon på Sørlandsbanen bedre, og trekke flere folk til sentrum gjennom å tilby flere steder å møtes.

Vi håper kursrapporten klarer å formidle noe av intensiteten og interessen som studentene har vist gjennom semesteret. Vi ønsker å takke dem for innsatsen. Vi ønsker også å takke Knut Felberg og Christina Rasmussen i Kristiansand, Thor Skjevraek fra Songdalen og Vibeke Wold Sunde fra Søgne, samt Kjell Sverre Langenes og Camilla Dunsæd fra sammenslåingsprosjektet, for samarbeidet så langt.

Februar 2019

Elin Børrud

Martin Rasch Ersdal

Anja Standal

LAA350 HØST 2018



# KRISTIANSAND

## DOBBEL +

ARKITEKTUR OG BYFORM I BYUTVIKLING



### urbane overganger

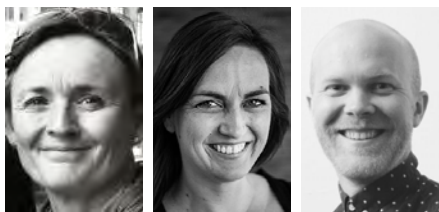
Kurset skal problematisere hvordan bygninger i en urban struktur skaper fysiske rammer for byrommene og forutsetningen for å bruke dem. Kvaliteten på de ubebygde arealene vil ha stor plass i kurset.

### ute/inne

I dette emnet arbeides med kvalitet knyttet til fysisk tetthet. Vi har fokus på byens form og planlegging og bygging for varierte værforhold og endringer i klimaet.

### Kristiansand dobbel +

henspeiler på kommunesammenlåingen av Songdalen, Søgne og Kristiansand. Vi skal jobbe spesielt med de tre kommunesentrene Tangvall, Nodeland og Kvadraturen. Vårt spørsmål er hvordan disse tre sentrene kan utvikles til dynamiske, bærekraftige møteplasser



## Prosjekt: «Kristiansand dobbel +»

LAA 350 - Arkitektur og byform i byutvikling

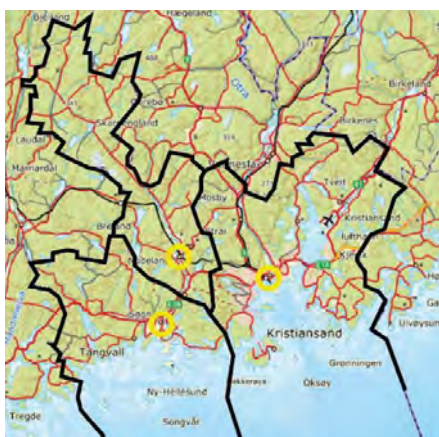
Tematikk H- 2018: COOL planning – inne/ute – urbane overganger

Kursansvarlig: Elin Børrud

Medvirkende lærere: Anja Standal og Martin Rasch Ersdal

### LAA350 HØST 2018

H-2018 vil vi ved LAA 350 arbeide med utbygging som styrker helårsbruken av det offentlige rom. Som vanlig skal vi jobbe med å utforske funksjonell og arkitektonisk utnyttelse på mindre områder/eiendommer, men fokuset i år blir enda mer på de urbane overgangene, både mellom by og landskap, bygning og byrom, ute og inne, privat og offentlig.



Studieområdet er den polysentriske nye Kristiansand kommune. Når Kristiansand, Sogndalen og Søgne kommuner slås sammen i 2020, vil de tre tidligere kommunesentraene få nye roller. Det er ingen hemmelighet at kommunesammenslåinger skaper usikkerhet og frykt i befolkningen for at tidligere kommunesentra blir «spist opp» av den største kommunen. Oppdraget i dette kurset er å utforske hvordan utbyggingsmuligheter i disse sentrumskjernene kan styrke stedenes rolle og bidra til en økt bruk og økt lokalt engasjement. Hvis disse tre sentraene (og kanskje andre) vil utgjøre en polysentrisk by, hvordan kan disse sentraene utfylle og styrke hverandre? Og styrke den nye kommunens konkurranse- og tiltrekningskraft?

Med utgangspunkt i Kvadraturen i Kristiansand, Nodeland og Tangvall skal studentene arbeide i tverrfaglige grupper med problemstillingen og utforske disse tre stedenes nye potensial i et komplementært perspektiv? Gruppene skal utforske utviklingsmuligheter på enkelttomter i tettstedet.

Undervisningen i emnet gis i form av forelesninger, veiledning, øvelser, workshops, befaringer etc. Det vil både være gruppearbeid og individuelle oppgaveløsninger i tilknytning til disse. Hovedvekten i kurset er prosjektoppgaven (gruppearbeid) som spenner over hele semesteret.

- Hver gruppe skal utforske muligheter for høyere utnyttelse på en gitt, avgrenset eiendom.
- Gruppene skal selv programmere oppgaven sin innenfor en felles ramme.
- Det skal gjøres mulighetsstudier som:
  - 1) skal vurdere verdiutviklingen på selve enheten
  - 2) skal diskuteres i en kontekstuell sammenheng og som transformasjonsobjekt
  - 3) som bidrag til sosio- kulturelle og økonomiske verdier utover eiendommen
  - 4) som bidrag til den regionale utviklingen
  - 5) som bærekraftig resultat.

Kurset gir teoretisk kunnskap om og kompetanse til å drøfte:

- Utvikling og endring av arkitektur og byform.
- Omgivelsenes virkning på menneskers bruk og opplevelse
- Bygningsvern, energibruk og nye utbyggingsmuligheter.

Emnet vektlegger en stor grad av selvstendighet. Studentene skal gjennom programmeringsfasen selv kunne forstå og avveie casets problemstillinger og velge metoder for å undersøke disse. Verktøy og presentasjonsformer vil kunne spenne fra et rent tekstlig materiale til presentasjon vha. 3D illustrasjoner, film eller websider.

## LÆRINGSUTBYTTE

I LAA 350 får studentene kunnskap og ferdigheter om utvikling og endring av enkelteierdommer innenfor den allerede bygde byen. Studentene skal kunne beskrive og analysere fysisk form, ha innsikt i byens endringsprosesser og kunne undersøke en eiendoms utviklingspotensial innenfor ulike områdekontekster. Studentene skal arbeide med konkrete eiendommer, men hypotetiske utviklingsscenarioer. Gjennom mulighetsstudier skal studentene få kunnskap om og kompetanse til å vurdere hvordan konsekvenser og effekter av en eiendomsutvikling kan håndteres og inngå i overordnede målsettinger om å oppnå både høyere tetthet og økt bykvalitet.

## OPPDRAGET

Oppdraget som vi skal jobbe med i høst er vitalisering av sentrumskjerner gjennom utbygging og identifisering av «aku-punkter» for revitalisering av latente kvaliteter. Kurset skal spesielt problematisere hvordan bygninger i en urban struktur skaper fysiske rammer for byrommene og forutsetningen for å bruke byrommene, med et spesielt fokus på planlegging og bygging for varierte værforhold og endringer i klimaet. Kursets undertittel i år er COOL Planning – indoor/outdoor – urban frontages. COOL PLANNING er tittel på ISOCARP 2018 som vil bli arrangert i Bodø. I den forbindelse vil det bli arrangert en YPP (Young Professional Planners) work shop i Kristiansand i september som vil inngå i LAA 350.





## ARBEIDSPROCESS

Arbeidsprosessen vil gjennomføres i 4 faser som følger oppbyggingen av emnets innhold.

### **Oppstart Torsdag 6 september kl. 9.15 Akropolis (obligatorisk oppmøte)**

Undervisningen skjer på Akropolis A209/208 – torsdag og fredag kl. 9.15 – 16. Mer detaljert program vil bli lagt ut på Canvas i løpet av august.

#### **FASE I Introduksjonsdager uke 36 -38:**

Introduksjonsdagene skal vi bruke til å bli kjent med hverandre, temaet og området som vi skal jobbe med. I løpet av disse dagene skal vi danne gruppene som skal arbeide sammen med prosjektoppdraget. Gruppeetableringen skjer som en styrt prosess, men hvor studentene er sterkt delaktig i den endelige inndelingen. Gruppene skal jobbe med bakgrunns materialet, utvikle diagnosekart, identifisere potensielle «aku-punkter» og utviklingsområder for styrking av sosiale rom.

#### **FASE II Work Shop med YPP + ISOCARP congress (Kristiansand + Bodø) uke 39-40**

Fra 24 – 28 september vil undervisningen foregå i Kristiansand hvor vi skal delta i en internasjonal workshop. Det betyr at dere må søke dere fri fra andre aktiviteter denne uka.

Dere skal arbeide i egne grupper, men ha felles arrangement med <https://isocarp.org/2018congress/young-planning-professionals-workshop-bodo-norway-2018/> Studentene vil innkvarteres på Budsjett hotell i Kristiansand – betalt av Kristiansand kommune. Overnattingen er uten kost. Vi arrangerer felles transport tur-retur Kristiansand.

10-12 studenter vil få anledning til å bli med til Bodø på ISOCARP Congress 1- 5 sept. for å presentere poster fra workshop og delta i arrangementet. Disse studentene drar sammen med YPP deltakerne direkte fra Kristiansand til Bodø.

Vi vil gjerne vite hvem som evt. kan tenke seg å være med til Bodø. Send en mail så fort som mulig til [elin.borrud@nmbu.no](mailto:elin.borrud@nmbu.no). Ta kontakt også hvis det er noe dere lurer på. Vi vil dekke de fleste utgifter til dette. Noe kost kan påregnes.

#### **FASE III Mulighetsstudier på enkelttomter (seminarer: tilhørighet/tetthet/tilgjengelighet) uke 41 -47**

#### **FASE IV Tilbakeføring – og oppsummering uke 48-49**

Gjennomgang og dialog med sensor.

Hva gir mulighetsstudiene av innspill til visjoner og strategier for nye Kristiansand kommune.

Lage felles kursrapport.





Gr.1  
Heidi Jensseter  
Kadri Kose Qvennerstedt  
Manjot Kaur  
Mohammed Ismail  
Osman Ilyas

Gr.2  
Andrea N. Aurdal  
Elvis E. Harsheim  
Ida H. Gramstad  
Jens C. Midtgarden  
Kristoffer T. Sørensen

Gr.3  
Carl McLaren Berge  
Kjersti Andrea Bråge Fjeldstad  
Helga Rønneberg Hernes  
Ingunn Mørk  
Frida Sandbæk

Gr.4  
Niils Håvar Høgset  
Julie Bakk Mørck  
Tiril Evensen  
Cecilie Nødtvedt  
Andreas Risdal

Gr.5  
Maja Flåen Hansen  
Magnus Åmelfot Dyngen  
Hilde Rognlien  
Zhjanna Willumsen  
Annika Bråthen Larsen

Gr.6  
Runa Gjerland,  
Henriette Røgeberg,  
Mette Marie Sanden Jensen  
Ingrid S.Trovatn  
Thea Sanner

Gr.7  
Emma Nyberg  
Erik Greipsland  
Håkon Heløe  
Kristoffer Hutcheson Ekrene  
Sondre Tiller

Gr.8  
Vette Riis Hallås  
Kristin Elisabeth Grønberg  
Kim Phan  
Rasmus Vik  
Torstein Sandvin Groven

Gr.9  
Nikoline Asdøl  
Amalie Vågen  
Marte Olea Skjæret  
Kristin Sandeggen  
Hanne Korsvold

Gr.10  
Torgeir Kopperud,  
Knut Eide

Gr. 11  
Anita Swan Olsen  
Cato Gulestø  
Christine Halle Henriksen  
Harald Magnus Simonsen  
Jørgen Kaupang-Marthinsen  
Ola Okسدøl Johansen

Gr 12  
Christian B. Nordin  
Henriette Crook  
Ingeborg M. Ryen  
Jacob Koren  
Sandra Holte

# STUDENTER 2018



15	<b>INTRODUKSJON</b> - UTFORSKE MULIGHETER
19	<b>COOL PLANNING UKE 38 I KRISTIANSAND</b> - WORKSHOP KRISTIANSAND - BECOMING PROFESSIONALS
49	<b>OM CASE OG PROSJEKTER:</b> -KRISTIANSAND - SONGDALEN - SØGNE
63	<b>PROSJEKTARK AV STUDENTENES PROSJEKTER</b>
89	<b>AVSLUTNINGSSEMINAR</b>
93	<b>ET UTVALG AV STUDENTENES INDIVIDUELLE TEKSTER</b>
160	<b>LITTERATURLISTE</b>

## INNHold





# INTRODUKSJON

## UTFORSKE MULIGHETER

Tema for dette kurset har vært å utforske utviklingsmuligheter i den nye senterstrukturen i nye Kristiansand. Det underliggende spørsmålet har vært kvalitet i de arealer som ikke skal bebygges. For å få til det, må det fokuseres på lokalisering, innhold og struktur på det som skal bygges. Det er en gjensidig avhengighet mellom volum og tomrom, og det er en gjensidig avhengighet mellom det bebygde landskapet og naturlandskapet, hvordan bebyggelsen har lokalisert seg gjennom tidene. I Norge vil kvaliteten på de offentlige uterommene ikke bare være avhengig av en sommerbruk, men også hvordan og hvilken betydning arealene har vinterstid. Helårsbruken handler ikke bare om at plasser tas i bruk til skøytebaner, eller at det kan lekes, akes og gå på ski på parker og jorder, men også på hvordan de nødvendige ærendene ivaretas utendørs om vinteren. Her må det stilles spørsmål, som; er det plass til snøopplag, blir snarveier brøytet, er det skur på venteplassen til bussen, har butikken et sted å sette fra seg en barnevogn, en rullator etc. som ikke trenger å bli med inn. Vil rullestolbrukere og andre med nedsatt bevegelse kunne ferdes ute?

Vi har ikke kunnet gå så langt inn i dette tema, men mange av gruppene har vært opptatt av slike problemstillinger. De tre dimensjonene som

vi spesielt har hatt fokus på denne høsten er begrepene *tilhørighet*, *tetthet* og *tilgjengelighet*.

### Tilhørighet

Kurset tar utgangspunkt i byform og arkitektur, fysiske forhold. *Tilhørighet* er i essens et metafysisk begrep og har fungert som en tilnærming til å kartlegge og forstå de sosiale forholdene ved stedene vi har undersøkt.

Vi har ønsket at studentene skal kjenne til og forstå ulike perspektiver på tilhørighet. Dette innebærer hva det kan oppleves tilhørighet til; blant annet til steder i stor og liten målestokk, natur, symboler eller abstrakte fenomener og til ulike sosiale konstellasjoner. Tilhørigheten er i stor grad opplevd og er dermed subjektiv. Resultatet av denne subjektive tilhørigheten kan likevel ha effekt på utvikling av steder og byer i form av at sterk tilhørighet og tett sammenvevde lokalsamfunn i større grad tar vare på fysiske og sosiale strukturer over tid. Tilhørighet som mål og verdi er også noe som omtales i utviklingsstrategier, både fra lokalpolitikere og fra eiendomsutviklere.

Tettsteder kan både forstås som *urbs* og *civitas*, den fysiske bystrukturen og bysamfunnet. Tilhørighet vil i stor grad omhandle forholdet mellom grupper innad i bysamfunnet, og forhold mellom bysamfunnet og bystrukturen. Perspektiver på hva





som strukturer by- og lokalsamfunn har dermed også vært en del av innfallsvinkelen til arbeidet med de tre caseområdene.

### **Tetthet**

Kompetanse om *tetthet* har hatt en stor betydning i studentenes utforskning og utviklingsprosess. Vi har ønsket at studentene skal kunne utvide sin forståelse av dette begrepet til å inneholde både fysisk, funksjonell og demografisk tetthet, og se at disse tre typer tetthet er gjensidig avhengige av hverandre. Et vesentlig fokus i kurset har vært å forstå hvordan den fysiske tettheten, definert gjennom grad av utnytting, kan ha sine mange ulike romlige resultat. Denne kunnskapen har blitt utviklet gjennom øvingsoppgaver som går ut på å regne og tegne tetthet. Øvelsen inkluderer kunnskap om tetthetsmålene (i forskriften), kompetanse om romlig modellering av tetthet (bruke Sketch Up) og refleksjon om sammenhengen mellom tall og form i bybyggingen.

Vi har fokusert på at tettheten skal legge til rette for gode romlige kvaliteter, ved å diskutere og utvikle prosjektet i relasjon til stedets strukturer. Forståelse av det helhetlige tetthetsbegrepet er vesentlig for å kunne utvikle byer bærekraftig i den forstand at de skal være kompakte, legge til rette for nærhet, gangvennlighet og mangfoldighet.

### **Tilgjengelighet**

*Tilgjengelighet* har blitt behandlet i alle betydninger av ordet. Hva betyr god tilgjengelighet? At noe er tilgjengelig eller at vi har god tilgang til noe?

Vi har fokusert på gatenettets struktur og form for at noe skal ha god tilgjengelighet. Vi har hatt fokus på at en ny utbygging skal kunne være tilgjengelig for alle. Programmet som utbyggingen skal romme, skal gi et tilbud har et tilbud for et stor omland eller de nære omgivelsene. Vi har hatt fokus på at de som bosetter seg på dette stedet skal ha god tilgang til de goder som er nødvendige i det daglige.

Tilgjengelighetsbegrepet er helt sentralt å kunne håndtere i bærekraftig utvikling av eiendommer.

Vi har sett hvordan studentene har arbeidet med å knyttet sin utvikling til de omkringliggende strukturene for å skape forbindelser på tvers, for å knytte sitt utviklingsprosjekt til den øvrige byen og ikke bli liggende som en isolert celle, og en barriere for forbindelser mellom de omkringliggende områdene.







## COOL PLANNING UKE 38 I KRISTIANSAND

## WORKSHOP KRISTIANSAND

Som introduksjon til oppgaven deltok alle studenter i "Cool planning in New Kristiansand", en internasjonal workshop arrangert av Kristiansand kommune i samarbeid ISOCARP, International Society Of City And Regional Planners fra 24. - 28. september. 20 unge planleggere fra hele verden og 60 masterstudenter ved Norges Miljø- og Biovitenskapelige universitet, NMBU deltok.

Deltakerne på workshopene jobbet med ulike temaer, eksempelvis mobilitet og sammenhenger, identitet og tilhørighet, bærekraft og klima, stedutvikling og stedskvaliteter, smart by og innovasjon, nye typologier og eiendomsutvikling, effekt av regionale synergier, senterstruktur og hierarki i nye Kristiansand.





## MANDAG 24. SEPTEMBER

13- 15.30 Introduction to the sites:NMBU masterstudents visit Søgne and Songdalen

16-19 Official opening celebration -with the mayors Harald Furre (Kristiansand), Johnny Greibesland (Songdalen) and Astrid Hilde (Søgne)

## TIRSDAG 25. SEPTEMBER

09:00 – 18:00 Workshop and fieldwork in all three city centers

19:00-21:00 Urban lounge Kristiansand

- Cool planning workshop, what is it?
- Inspirational words from our guests
- Pecha kucha presentations
- Discussion and mingling, “meet the planners”

## ONSDAG 26. SEPTEMBER

08:30 – 10:00 Morning session:Perspectives on regional planning. Lectures by Hans-Christian Garmann Johnsen (University of Agder, UiA), Martin Dubbeling (Connectingcities.eu) and Elin Børrud NMBU)

10:00-16:00 Workshop in all three city centers

16:00-18:00 Urban lounge Søgne/Songdalen

19:00-21:00 Urban lounge Kristiansand

## TORSDAG 27. SEPTEMBER

08:30 – 10:00 Morning session Good places and vibrant communities:

Lectures by Jørn Cruickshank (University of Agder, UiA), Zeynep Enlil (University of Istanbul) and Kath Davies (Kirklee, UK)

10:00-16:00 Workshop in all three city centers

## FREDAG 28. SEPTEMBER

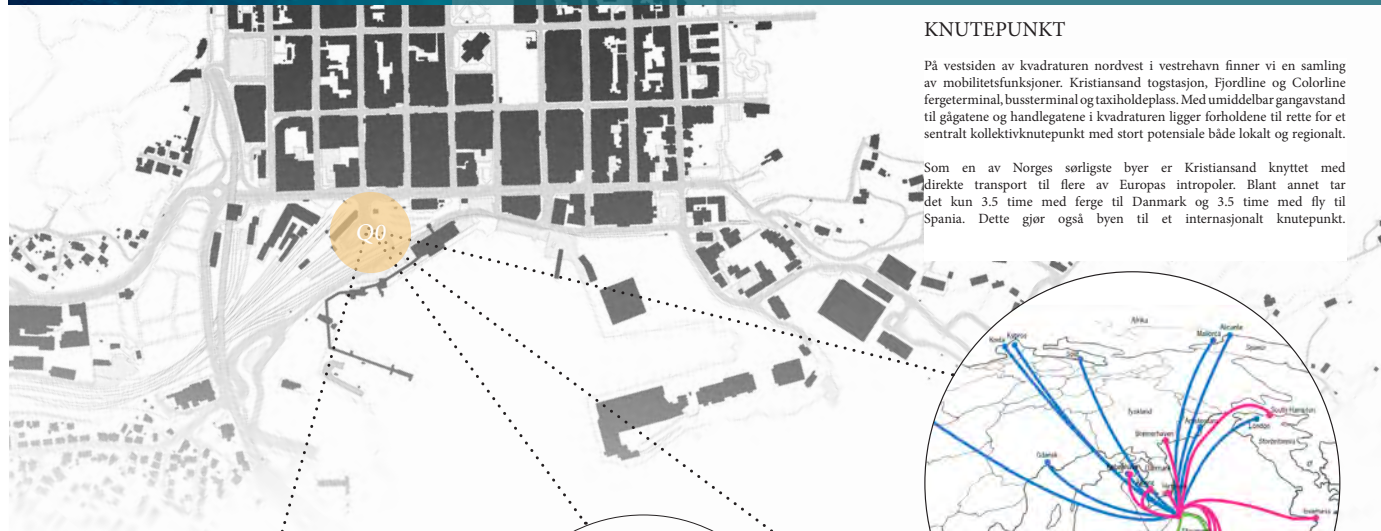
09:00 – 17:00 Workshop: preparing, building and rehearsing presentations for exhibition

18:00- Closing celebration- Kjell Sverre Langenes, programleader for new Kristiansand, Speech by coordinators and professors

- Presentations and exhibition of workshop results - certificates, mingling and party

# KRISTIANSAND A

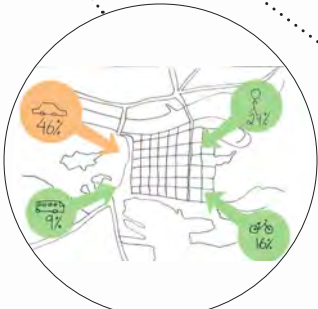




**KNUTEPUNKT**

På vestsiden av kvadraturen nordvest i vestrehamn finner vi en samling av mobilitetsfunksjoner. Kristiansand togstasjon, Fjordline og Colorline fergeterminal, bussterminal og taxiholdeplass. Med umiddelbar gangavstand til gågatene og handlegatene i kvadraturen ligger forholdene til rette for et sentralt kollektivknutepunkt med stort potensiale både lokalt og regionalt.

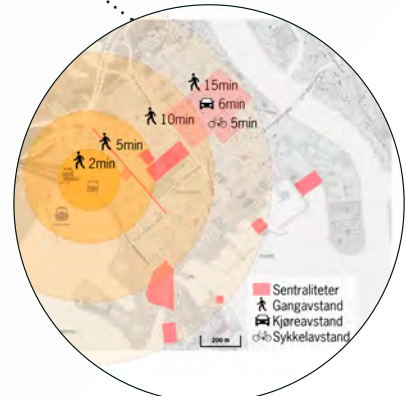
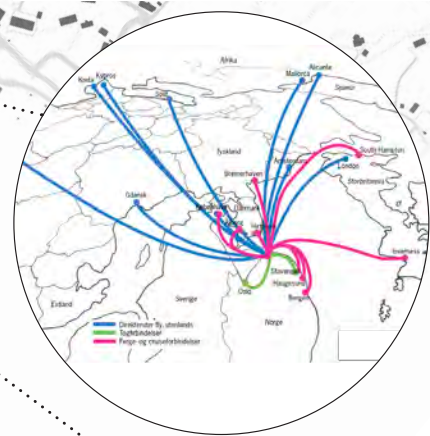
Som en av Norges sørligste byer er Kristiansand knyttet med direkte transport til flere av Europas intropoler. Blant annet tar det kun 3.5 time med ferge til Danmark og 3.5 time med fly til Spania. Dette gjør også byen til et internasjonalt knutepunkt.



**MOBILITET**

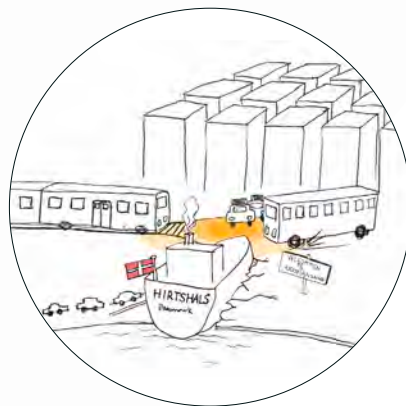
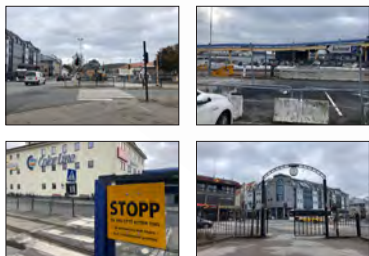
Illustrasjonen over viser reiser gjennomført av bosatte i Kristiansandregionen med ulike transportmiddel, hvor målpunktet er Kristiansand sentrum.

En høy andel av de foretatte reisene, herunder reiser til fots, sykkel og kollektivreiser viser at det er nødvendig å utvikle kollektivtilbudet i byen. Bilandelen er fortsatt høy, noe området rundt rutebilstasjonen bærer preg av. Illustrasjonen til høyre viser hvor godt kollektivknutepunktet er tilknyttet sentrum. Dette er et godt utgangspunkt for grønn mobilitet.



**BARRIERER**

Barrierene i kollektivknutepunktet er en utfordring for de ulike brukerne. Gjerdet, trafikkerte veier og bygninger setter en stopper for den naturlige retningen man som bruker gjerne ville benytte seg av. Dette gjelder både brukere som skal fra bysentrum til buss, tog, ferge eller taxi brukere som skal fra transportmidlet til et annet.



**OPPSUMMERING OG KONKLUSJON**

I dag fremstår områdene tilknyttet togstasjonen, rutebilstasjonen og fergekaien som et uoversiktlig, lite imøtekommende og arealkrevende knutepunkt. Fotgjengerens interesser er tilside, og en spaserer fra kvadraturen til kollektivområdet byr på barrierer i mange former. Sammenkoblingen mellom fergekai, tog, buss og taxi er på lik linje preget av store trafikkerte områder som må forsøres om man skal fra den et transportmiddel til et annet.

På et høyere nivå er det derimot kort vei til utlandet, flyplass og andre sentrale byer gjennom et godt etablert tog-, ferge- og bussnett. Ved å utvikle disse kvalitetene samtidig som man legger til rette for den lokale kollektivsatsningen, med fotgjengeren i sentrum, kan stedets kvaliteter komme til sin rett.

Utviklingsfokuset bør etter vår oppfatning være rettet mot å minske den fysiske og psykiske avstanden mellom de ulike kollektivavgangene, samtidig som de etablerte barrierene viskes ut. Knutepunktet bør være en kobling mellom den eksisterende kvadraturen, det fremtidige havneområdet, det internasjonale og det lokale miljøet som møtes i et godt byrom og møteplass for både innbyggerne i Kristiansand og de besøkende.

KRISTIANSAND B



Foto: Ragna Marie Henden, Kristiansand kommune



# Cool planning

New Kristiansand

24.-29. september 2018

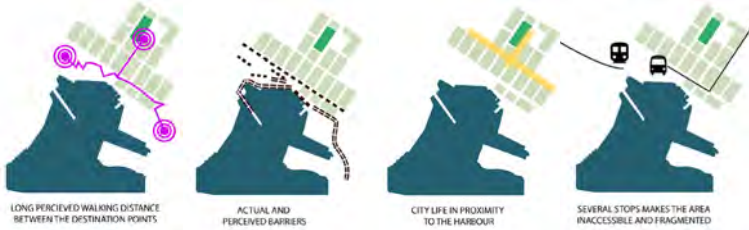
www.coolplanning.no

## EUROPAKAIA

Reconnect the disconnected: giving the ocean back to the city

TORSTEIN SANDVIN GROVEN, LA  
KRISTIN ELISABETH GRØNBERG, EIE  
RASMUS VIK, EIE  
KIM PHAM, EIE  
VETLE RIIS HALLÅS, BYREG

### PROBLEMS



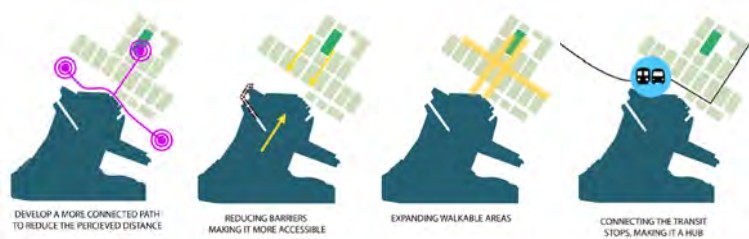
### GOALS



### IDEAS



### SOLUTIONS



This is a study on the issue involving Vestre havn in Kristiansand and the connection between Kvadraturen and the ocean. These are both good qualities that should be linked together. This is currently prevented by several barriers such as roads, fences, parking lots, the lack of pedestrian crossings and industrialized areas. In order to develop this area, it is absolutely necessary to break up these barriers to establish a more functional city life.

Some of the best qualities of the area are the sun conditions and the sea, and these should be available to everyone and be an area for recreation. It should be possible to create another solution that makes it possible to develop good public spaces along the water. Today the urban life is mainly centered in the shopping street Markens gate and the quarters around it, as well as the eastern harbor. Vestre havn is characterized as a more industrialized area, with container storage, busses, ferries and the train terminal. We want to bring more life to this area, and connect the harbor with Kvadraturen, by focusing on Rådhusgata and Gyldenløves gate

When it comes to green structures and public places in Kvadraturen, they are completely absent from Vestre havn. While Austerhavna has well-established public spaces, industry has led to the lack of these in Vestre havn. To be able to create the urban life that the municipality want, the area around Vestre havn need to have a public function.

The way the situation is today the perceived walking distance between Vestre havn and Kanalbyen (Channel city), with Kilden, is long. This is due to the large container storage area one has to walk around to get from the one place to the other. The solution would be to open up this area and develop a more connected path to reduce the distance, by opening up and removing the container area and create a more coherent path.

Among other things this area is an important hub for Kristiansand, both the train station and the bus terminal are in the immediate vicinity. For many, this area will be the first meeting with Kristiansand, and it should be easy for new arrivals to orient themselves to the rest of the city. The problem is that there is no logic connection between the two. The area appears fragmented and inaccessible. Today's situation where large areas are set aside for the bus terminal is inefficient utilization of this attractive and centrally located area. The most efficient solution would be to connect the bus terminal to the railway station.

### THE CONCISE TOWNSCAPE RÅDHUSGATA



### SUMMARY AND CONCLUSION

In essence we believe that there is great potential in further developing Vestre havn and reconnecting it with the city that, today, is so far removed from the harbor. In locating the problems the harbor faces today, we also formulated the solutions we believe could help transforming the area to something that would benefit the people in Kristiansand. By connecting places of importance, reducing the barriers that separates the harbor from the city, reducing perceived distance and creating a connected transportation hub, Vestre havn would become the place that binds the city together.

KRISTIANSAND C



Foto: Ragna Marte Henden, Kristiansand kommune



# NEW KRISTIANSAND'S URBAN COASTAL TRAIL



1 Traffic and fencing as barriers.



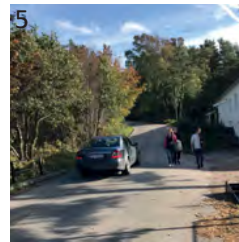
2 Confusing crossroad through stone wall.



3 Today's harbour.



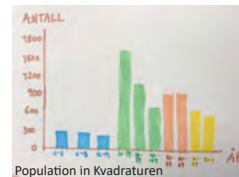
4 Confusing crossroad.



5 People and cars sharing the trail.



6 An attractive part of today's trail.



Population in Kvadraturen



Wanted population growth in Kvadraturen



## SUMMARY AND CONCLUSION

Based on this week's workshop in Kristiansand, our opinion is that the municipality needs a coherent coastal trail, connecting Odderøya, Baneheia and the harbour located south-west in Kvadraturen. To achieve this, it is important that the municipality includes the trail in the zoning plan before further development of the harbour. A future improved trail will make Odderøya and the ocean more accessible for the growing population in Kristiansand and everyone who visits. It can be a positive attribution to the city's social sustainability and the public health in general.

# KRISTIANSAND D



Foto: Ragna Marie Henden, Kristiansand kommune



# Cool planning

New Kristiansand

24.–29. september 2018

www.coolplanning.no

Emma Nyberg, Kristoffer Hutcheson Ekrene, Erik Greipsland, Sondre Tiller, Håkon Heløe

## KANALBYEN SOM FORBILDE?

Sentrale sjøområder langs norskekysten er stadig under press. Allmennhetens behov for rekreasjonsområder og tilgang til sjønære kvaliteter står i sterk kontrast til utbyggingsforventninger og de kommersielle interessene sjøområdene representerer.



Rød strek illustrer utligjenlig strandsone vest for Odderøya



### § 2.2

#### Reguleringsplan Kanalbyen

Alle byrom og viktige forbindelser i gjennom planområdet, herunder park/grønnstruktur, promenader, tursti, torg, gangforbindelser i gårdsrom og gaterom skal være allment tilgjengelige og ha mulighet for opphold.

Reguleringsplanen- Kanalbyen- almenhetens tilgang



Søenga-beboere bekymret - Det urineres i trappoppanganger og lekeplasser brukes til å røyke narkotika

På en god sommerdag kan det være over 20000 personer i denne stranden. Beboerne er derfor bekymret over mangelen kontroll på området.



Der kvaliteten er god ønsker folk å være



Snitt over Kanalbyen. Brygge på snittet- promenade?



KVADRATUREN

BADEPlass

Kan lokaliteten på almenne kvaliteter gi logistikkproblemer

Bærekraftig utvikling for den enkelte, samfunnet og fremtidige generasjoner står sentralt i arealplanleggingen etter plan- og bygningsloven. Allmennhetens tilgang til strandsone er en viktig ressurs i denne sammenheng. Etter loven skal strandsone forvaltes og vurderes helhetlig i et langsiktig perspektiv

Sentrale sjøområder langs Østlands- og Sørlandskysten, deler av strandsone i Rogaland, Hordaland og Trondheimsfjorden er stadig under press. Allmennhetens behov for rekreasjonsområder og tilgang til sjønære kvaliteter står i sterk kontrast til utbyggingsforventninger og de kommersielle interessene sjøområdene representerer.

Etter plan- og bygningslovens § 1-8 skal det langs sjø og vassdrag tas særlig hensyn til natur- og kulturmiljø, friluftsliv, landskap og andre allmenne interesser.

Hensynene i bestemmelsen sikres ved at man i samme bestemmelse har et generelt forbud mot å sette i verk tiltak nærmere sjøen enn 100 meter fra strandlinjen.

Forbudet er likevel ikke til hinder for at det i reguleringsplan eller i kommuneplanens arealdel fastsettes annen byggegrense enn hovedregelen på 100 meter. Unntaket gir dermed planadministrasjonen og politikerne mulighet til å arealplanlegge seg bort fra byggeforbudet. Lokalpolitisk er det dermed et betydelig handlingsrom for å unngå hovedregelen.

Kommunenes handlingsrom og fleksibilitet i forvaltningen av strandsone synliggjøres ved at det fortløpende gjennomføres betydelige utbygginger og fortettinger langs sjø og vassdrag i pressområder.

I denne type fortettinger ser man til stadighet at allmennhetens forventninger til opphold, lek og rekreasjon kommer i konflikt med eksempelvis boligsektorens forventning til privatliv og naturo.

Allmennhetens rettigheter og forventninger til bruken av et areal kan oppleves som begrensninger for eiendomsutvikleren. Kommerielle hensyn og forventninger til avkastning må likevel balanseres mot graden av allmennhetens kvaliteter i området for å få planforslaget vedtatt.

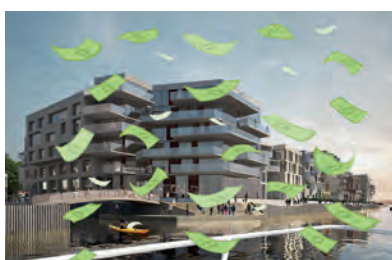
Grensene mellom allment tilgjengelig rom og private områder blir derfor ofte flytende i større utbyggingsprosjekter, uten tydelige skiller hva gjelder bruk. Det blir «litt privat og litt offentlig».

Sambruken begrenser ofte bokvaliteten for den private og gir allmennheten en følelse av å være gjest i et ellers privat område.

Allmenne kvaliteter i et privat område er også ofte uklare hva gjelder attraktivitet og bruk før de rent faktisk bygges og tas i bruk. Oppleves arealene som en kvalitet for allmennheten, kan dette innebære en etterspørsel til for eksempel opphold langt utover det området har kapasitet til og tåler.

Prosjektet Kanalbyen ble lansert med første byggetrinn høsten 2016. Totalt vil prosjektet bestå av ca. 700 boenheter med leiligheter i varierende størrelser. Det legges opp til allment tilgang langs kanaltrase og langs bryggegangvei mot havnebassenget. Videre skal park og grønnstruktur, promenader, tursti, torg, gangforbindelser i gårdsrom og gaterom være allment tilgjengelige og gi mulighet for opphold.

Prosjektet legger med dette opp til en betydelig sambruk mellom allmennheten på den ene siden og leilighetseier på den andre.



Kommerielle interesser til fortrensning for almenhetens goder langs strandsone



Prospekt



Virkelighet?

### OPPSUMMERING

- Hvordan oppnå gode prosjekter med balanse mellom offentlige og private interesser
- Er det realistisk med sambruk på arealer som fremstår som private
- Tas det tilstrekkelig hensyn til sambruk i strukturering og utforming av utviklingsprosjekter nær knapphetsgoder
- Bør det i større grad differensieres mellom offentlig og private områder

# TANGVALLA



Foto: Ragna Marie Henden, Kristiansand kommune

## Cool planning

New Kristiansand

24.-29. september 2018

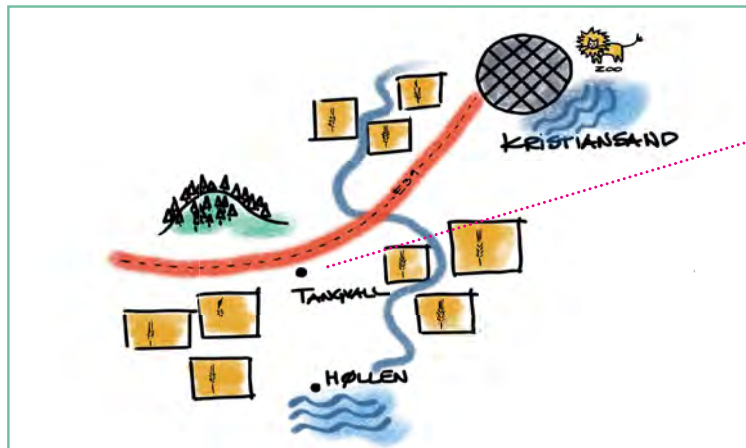
www.coolplanning.no



Mangel på visjon - mangel på identitet?

GRUPPEMEDLEMMER

Osman Ilyas, Eiendomsutvikling  
Manjot Kaur, By- og reg. planlegging  
Mohammed Ismail, Eiendomsutvikling  
Kadri Qvennerstedt, Landskapsarkitektur  
Heidi Jenseter, By- og reg. planlegging



HÆ, HVOR ER TANGVALL?

HER!

### HVORFOR TANGVALL?

Tangvall, i Søgne kommune, er et sted med mye potensiale, men står likevel uten en identitet. Sørlandsdyllen er fraværende og interessekonfliktene er mange. Tettstedet sliter med å fremheve og markere sine kvaliteter. Sentrumsgatene fylles av folk og biler, men tømmes omtrent like fort. Mangelen på funksjoner som vitaliserer området og holder sentrumslivet i gang er sterkt savnet.

### HANDEL, OG KUN HANDEL



### HANDELSSENTRUM?

I 1968 begynte Tangvall å få sine første sentrumfunksjoner, og i 1974 definerte kommunen Tangvall offisielt som nye sentrum med innvielsen av Tangvall rådhus. Stedet skulle være et handelssentrum, og vi mener det ble satt for mye fokus på handel.

Fokuset på Tangvall som et område for handel virker å ha slått feil. Inntrykket er at Søgne kommunes beboere drar til Tangvall sentrum kun for å handle. Dette gir lite rom for opphold i sentrum. Kommunens visjon har vært ensidig, mens befolkningens visjon virker å være delt. Det er særlig i forbindelse med kommunesammenslåingen at Tangvall trenger å få en klar visjon og egen identitet.

### HVA ØNSKER VI Å OPPNÅ?

Vi ønsker å etablere en mer mynansert visjon, der både handel og lokale kvaliteter skal være i fokus. Kvaliteter som jordbruk, nærproduert mat og produksjon, skal være fremtredende og brukes i forbindelse med sentrumskativisering.

For å aktivisere sentrum og sette fokus på disse lokale kvalitetene, kan det være en god løsning å avholde arrangementer for beboerne. I den forbindelse ønsker vi å introdusere "Smaken av Søgne", en matfestival som arrangeres én helg hver sesong.

Målet med festivalen er å samle folk i alle aldersgrupper i sentrum og å gi Tangvall en samlet identitet som kan bidra til å øke tilhørigheten etter kommunesammenslåingen.

# SMAKEN AV SØGNE



Til høyre:  
Mulig utforming av sesongbasert matfestival, med lokale baserte råvarer fra Søgne.

Til venstre:  
Mulig plassering av festivalen med god kobling til dagens torg.



### OPPSUMMERING OG KONKLUSJON

En festival som holdes én gang i sesongen kan bidra til å øke sentrumsaktiviteten. Her kan det stilles opp bodor med salg av sesongbasert lokal mat. De tomme gatene vil fylles opp med aktiviteter og skape mer liv. Det oransje området er et forslag til hvor festivalen kan holdes. En slik plassering vil føre flere folk inn mot sentrumskjernen og samtidig strekke kjernen utover.

# TANGVALL B



Foto: Ragnh Marie Herden, Kristiansand kommune



## HVERDAGSMØTER SKAPER LOKAL IDENTITET

FRA PARKERINGSPLASS TIL MØTEPLASS

GRUPPEMEDLEMMER

RUNA GJERLAND - LANDSKAPSARKITEKTUR  
METTE MARIE JENSEN - EIENDOMSUTVIKLING  
HENRIETTE RØGEBERG - EIENDOMSUTVIKLING  
THEA SANNER - BYPLANLEGGING  
INGRID TROVATN - BYPLANLEGGING



Analysekart som viser fotgjengervenlig areal i Tangvall sentrum.



Analysekart som viser bilareal i Tangvall sentrum. Rødt markerer parkeringsplasser mens gult markerer veier.

### HVA ER SITUASJONEN?

1. Mange positive kvaliteter på torget ved Rådhuset.
  - Torget fungerer som en møteplass; trygt og sosialt å oppholde seg for alle aldre.
  - Kort vei mellom ulike fasiliteter.
  - Fotgjengervenlig
  - Bygningene er tilgjengelige med aktive fasader på gateplan.
2. Disse kvalitetene strekker seg imidlertid ikke utenfor torget. Sentrumsområdene utenfor torget er tilrettelagt for biler, ikke mange trafikkanter. Likevel setter mange innbyggere pris på tilgjengeligheten som fører med et godt parkeringstilbud.
3. Mange ønsker seg flere møteplasser i sentrum



SØGNE TRENGER ET MYE STØRRE  
FELLESAREAL I SENTRUM.

- TORDIS ANDRESEN  
HØRINGSUTSPILL I KOMMUNEDELPLAN (2014)



## HVORDAN SKAPE HVERDAGSMØTER I ET BILBASERT SENTRUM?



# TANGVALL C

# TANGVALL

- et typisk norsk tettsted!

**Knut Eide, Eiendomsutvikling**  
**Torgeir Kopperud, Eiendomsutvikling**

## Hvordan styrke Tangvall`s posisjon som polysentrisk kommunesenter i nye Kristiansand storkommune?

I en nasjonal kontekst kjennetegnes Tangvall ved å være et tettsted etablert langs en hovedinnsfartsåre i nærhet til et større sted.

Stedet har sin opprinnelse, som kommunesenter for primærnærings i form av landbruk og fiskeri. Stedet har i dag lite sysselsetting i det opprinnelige livsgrunnlaget, den kystnære beliggenheten gir i dag stedet ny giv i form av turisme om sommeren. Utplendingsområde/soveby

På Østlandsområdet i Norge finner vi flere sammenliknbare steder.



TANGVALL

NANNESTAD

RÅDE (ØSTFOLDS HJERTE)

### Næringsgrunnlag- en utfordring

Eksisterende primærnærings  
 Fiske, Jordbruk, turisme, betongproduksjon.

### Kommunesammenslåing nye muligheter?

Tangvall er også kjent for sitt gode håndverksmiljø, et stort pluss for kommunen ville være å få håndverksutdanningen fra Kristiansand når kommunene slås sammen. Rimelige tomter, kan gi grunnlag for etablering av regionale omsorgstjenester.

### Sence of place

Ved ankomst Tangvall blir man møtt av Søgne`s hollywood skilt i fjelene. Man får umiddelbart inntrykk av at man er kommet til et sted med egen identitet, innbyggerne her er ikke fra Kristiansand, men fra Søgne.

Tar man en spasertur i sentrum av Tangvall kommer man inn i et, i lys av den generelle utviklingen innen norsk varehandel, levende sentrumsområde. Her er det gitt stedets begrensede markedsgrunnlag godt utvalg av butikker/tjenester. Stedets beboere ønsker å kunne benytte lokale tilbud, fremfor å handle andre steder. Her er det sterk tilhørighet å lojalitet til lokalt næringsliv, som ellers mange steder er på vikende front, likevel har kommunen stor handelslekkasje da det lokale tilbudet ikke strekker til. Mange butikker sliter med dårlig lønnsomhet på tross av at stedet er et parkeringseldorado

Stedets parkeringsmuligheter er tilpasset trafikk i høysesong da innbyggertallet øker med ca 5000, som kommer for å nyte dette:

Det har de senere år blitt bygget mye leiligheter i Tangvall sentrum. Det er stort sett eldre, som har kjøpt og flyttet inn i disse. Det er merkbart når man går på torget at det er overvekt av eldre i sentrum.

I følge Tangvall kommune, er denne utviklingen delvis forårsaket av utbyggerstyrt sentrumsutvikling. Utbyggere ønsker å bygge høyhus fremfor bolig for barnefamilier, som gir lavere utnyttelse, veinettet har fått kallenavnet **blekkspruten**.

Nye Tangvall Park

En utvikling, som synes å fortsette da dette nye boligprosjektet har en stor overvekt av eldre kjøpere.

## OPPSUMMERING OG KONKLUSJON

### Essensen av Søgne

Fint sentrum med relativt sett godt utvalg av butikker. Bak fasaden skjuler det seg en økende bekymring for kundegrunnlaget, i form av forgubbing. Lite liv i sentrum i mangel av barnefamilier. Mangel på tilbud i sentrum medfører handelslekkasje. Lite lokale arbeidsplasser.

### Konflikt

Vi ser en tydelig konflikt ved utbyggere som ønsker høyhus for eldre av profittensyn, kontra kommunen`s og innbyggernes ønsker om flere småbarnsfamilier, som vil gi mer aktivitet og liv i sentrum.

### Potensiale

Det ligger et potensial for stedet i å etablere flere arbeidsplasser, som kan bidra til at flere småbarnsfamilier ønsker å etablere seg i området.



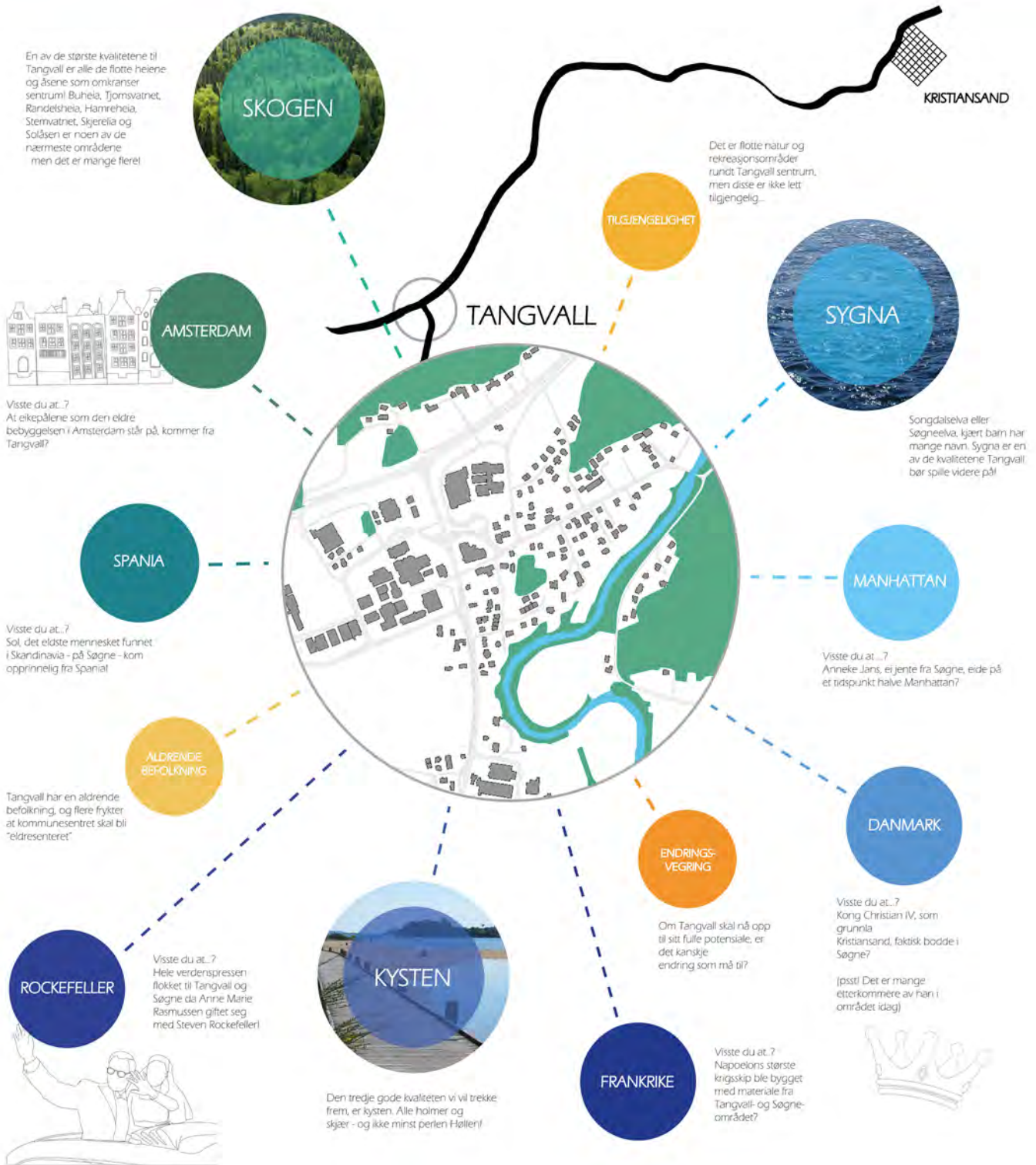
# TANGVALL D



Foto: Ragna Marie Henden, Kristiansand kommune

# TANGVALL MOT VERDEN - EN IDENTITETSLØS SØRLANDSBYGD?

Christine Hille-Hemdsøen (LÅ)  
Håvard Magnus Simonsen (BIEF-ITV)  
Cato Gullestad (EIE-ITV)  
Anita Severi Olsen (BY-REG)  
Ole Oskari Johansen (BY-REG)  
Janet Kaupang-Mørthansen (BY-REG)



# NODELAND A



Foto: Ragna Marie Henden, Kristiansand kommune



# Cool planning New Kristiansand

24.–29. september 2018

www.coolplanning.no

## STASJONSBYEN NODELAND

Et sentrum skapt for de gående

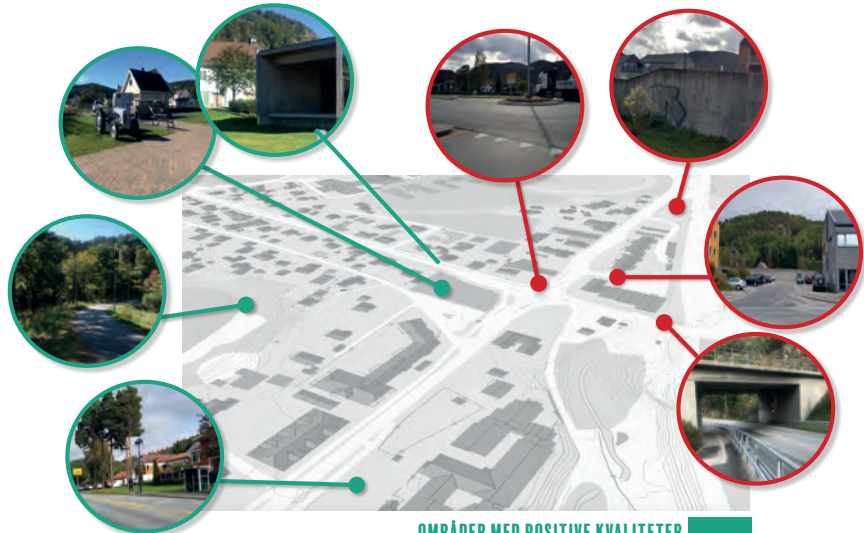
### GRUPPEMEDLEMMER

**Annika Bråthen Larsen** Eiendomsutvikling  
**Hilde Rognlien** By- og regionplanlegging  
**Magnus Dyngen** Landskapsarkitektur  
**Maja Flåen Hansen** Eiendomsutvikling  
**Zhjanna Willumsen** Eiendomsutvikling



### Nodeland

Nodeland har i stor grad vokst frem med jernbanen som tyngdepunkt, med jordbruksarealer og Sygna-elven som viktige elementer, og dalsiden som naturlige avgrensninger. Bilismens inntog fra 1960-tallet har satt store spor på hvordan Nodeland sentrum har utviklet seg. I dag er sentrumsområdet svært preget av biltrafikk, både når det gjelder de fysiske strukturene og hvordan byrommet brukes og oppleves. Størsteparten av bebyggelsen er konsentrert langs hovedveiene, mye areal går til parkeringsplasser, og en ganske høy strøm av biltrafikk gir en opplevelse av at det er bilen som står i sentrum - bokstavelig talt.



OMRÅDER MED POSITIVE KVALITETER

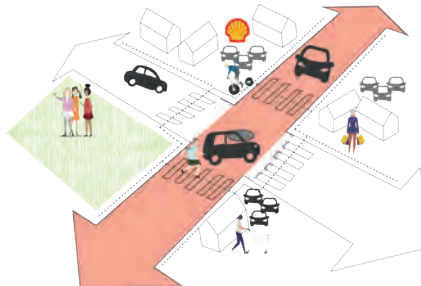
PROBLEMRÅDER

### Et usammenhengende sentrum

Den bilbaserte strukturen er med på å bidra til at Nodeland sentrum oppleves som usammenhengende og oppstykket. Gateløpet karakteriseres av flere avbrudd, i form av blant annet parkeringsplasser og innadvendte bygg som fungerer som barrierer fra gateplan. Enkelte områder oppleves som av god kvalitet, med beplantning og et åpent preg som inviterer til bruk, mens andre områder fremstår som mer lukkede og private, eller som hovedsakelig forbeholdt bilen.

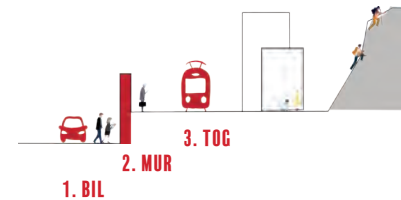


### SPLITTEN I MIDTEN



Plassene rundt rundkjøringen oppleves som fire separate øyer. Her fører trafikkmengden og hastigheten på bilene til dårlig kobling mellom møteplassene, og til potensielt utrygge situasjoner for gående og syklende.

### BARRIERER FOR DEN GANGBARE BYEN



Når man går av toget på Nodeland er "Nodeland-muren" noe av det første man møter. Den er både en visuell og fysisk barriere som skiller togstasjonen fra resten av omgivelsene. Dette fører til at togstasjonen oppleves som ganske isolert fra resten av sentrum.

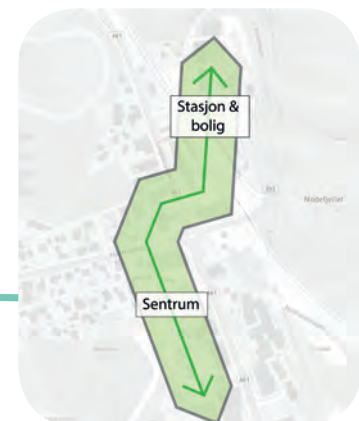
### DAGENS SITUASJON



I dag er det tungvint å komme seg fra sentrum til togstasjonen, og man er nødt til å ta store omveier samme hvilken retning man skal ta toget. Samtidig fremstår veiovergangene langs ruten som barrierer, noe som vanskeliggjør ferdsel for de gående.

I visjonen skapes en sentrumsakse som samler alt det attraktive Nodeland har å by på. Å legge gågaten vest for hovedveien vil trekke befolkningen bort fra trafikken og forbedre gangbarhet. Dette åpner opp for en ny type sentrumsutvikling der mennesket står i fokus.

### EN NY SENTRUMSAKSE



# NODELAND B



Foto: Ragna Marie Henden, Kristiansand kommune



# Cool planning

New Kristiansand

24.–29. september 2018

www.coolplanning.no

## SENTRUM SOM BARRIERE HVORDAN SKAPE ET ATTRAKTIVT TETTSTED DER EN RUNDKJØRING DEFINERER SENTRUM?

GRUPPEMEDLEMMER

Nikoline Asdøl, by- og regionplanlegging  
Hanne Korsvold, by- og regionplanlegging  
Marte Olea Skjæret, eiendomsutvikling  
Amalie Vågen, eiendomsutvikling  
Kristin Sandeggen, landskapsarkitektur



Lokale synspunkter

### SITUASJONSKARTLEGGING



### TANKER OG IDÉER

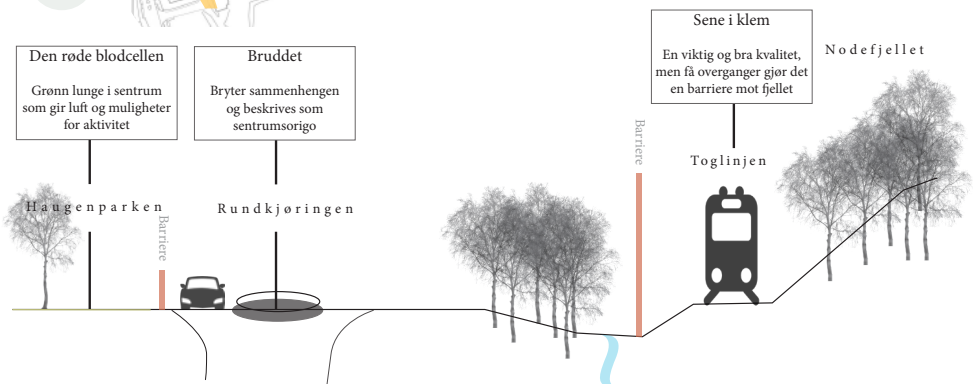
Etter samtaler og intervju med lokalbefolkningen på Nodeland, satt vi igjen med mange inntrykk og en bredere forståelse av Nodeland som sted. Vi fikk imidlertid mange vage svar da vi stilte innbyggerne spørsmål om hvilken identitet og hvilke kvaliteter Nodeland har. Det beste svaret vi fikk var at kvaliteten ved å bo på Nodeland var nærheten til naturen i kombinasjon med nærhet til Kristiansand by.

Vi har gjennom samtaler med menneskene på Nodeland prøvd å identifisere utfordringer, kvaliteter og potensialer. Resultatet vises i et kart der områdene er klassifisert under nettopp disse merkelappene. Flere av de lokale trakk frem eldreomsorgen som en positiv kvalitet på Nodeland. Dagsenteret var veldig populært, og de omkringliggende turstiene var opparbeidet slik at man kunne komme seg opp og frem med rullestol. En gjenganger under intervjuene, var utfordringene ved å aktivisere ungdom og gi de et tilbud som gjør at også de ønsker å oppholde seg på Nodeland. Stedet har et stort potensiale for utvikling av sentrum, da dagens sentrum i hovedsak beskrives som å være rundkjøringen. Ellers er områdene rundt dette origoet omkranset av relativt store åpne plasser, hvor det er få mennesker som oppholder seg over lengre tid.

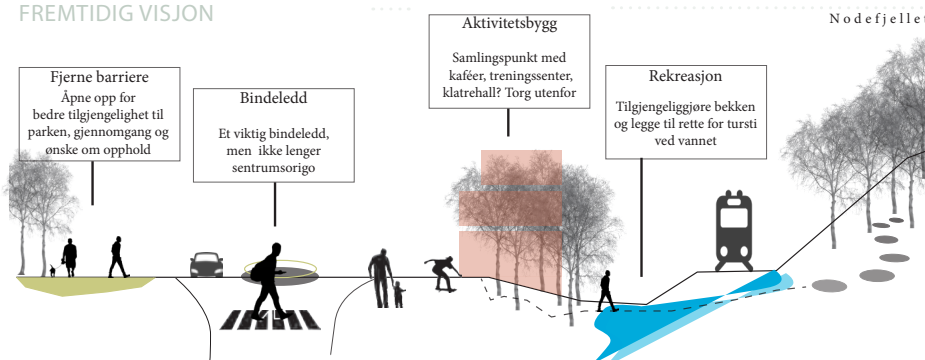
En stor utfordring på Nodeland er barrierer. Haugenparken nevnes av de eldre på stedet for å være en stor kvalitet og et fint sted i sentrum. Likevel omringes parken av en steinmur med få innganger, slik at den oppleves som lukket og kan assosieres med innrammingen av en gravplass. Det er lite inviterende å gå inn for å tilbringe tid der, og barrieren motvirker muligheten som ligger i parken til å være en møteplass.

Ned mot jernbanen, øst for Jokerbutikken, ligger en bekk vi mener kunne vært utnyttet som et rekreasjonsområde og i fremtiden fungert som en hyggelig møteplass. På grunn av krattskog og lite tilretteleggelse blir den ikke utnyttet i dag, noe vi mener er en kvalitet som burde tilgjengeliggjøres. På Nodeland skrur de av jernbanen og den korte avstanden til Kristiansand, noe vi også ser på som positivt for stedet. Likevel observerte vi at toglinjen er en barriere som vanskeliggjør tilgang til de mange turstiene på Nodefjellet. Dette er et resultat av at det eneste krysningspunktet toglinjen har, er undergangen ved bilveien.

DAGENS SITUASJON



### FREMTIDIG VISJON



### OPPSUMMERING OG KONKLUSJON

Vi tror at ved å bygge ned barrierer, vil det være lettere å skape et levende lokalsamfunn, der attraktive møteplasser er det som preger sentrum. Ungdommen, såvel som resten av befolkningen på Nodeland trenger tilgjengelige og trygge omgivelser, som bygger videre på de gode kvalitetene Nodeland allerede har. På denne måten vil stedet bli attraktivt både for barn, ungdom, voksne og eldre.

NODELAND C



## Nodeland



## Elveløkka



Essensen av Nodeland er naturen. Songdalselva er sentral for tettstedet, og bør utnyttes for alle de ulike kvalitetene som den fører med seg.



Hvorfor ikke trekke gågaten - og dermed tettstedet - nærmere mot elven og naturen? Å koble naturen til sentrum er nødvendig for å skape et tydelig bilde av Nodeland, både for lokal befolkning og besøkende. Poenget er å bygge opp identiteten til området, og samtidig sikre naturressurser for framtidige generasjoner.



Foto: Ragna Marie Henden, Kristiansand kommune

# Cool planning

New Kristiansand

24.-29. september 2018

www.coolplanning.no

## ETABLERE BINDELINJE I NODELAND

### Hvordan å binde sammen sterke stedskvaliteter og funksjoner

## Cool Planning Workshop

28. September

Cecle Nødvedt, Eiendomsutvikling  
Julie Bakk Mørck, Eiendomsutvikling  
Tiril Evensen, By- og regionplanlegging  
Nils Høgset, By- og regionplanlegging  
Andreas Risdal, Landskapsarkitektur

### Funksjoner



### Muligheter og stedskvaliteter



## BILDEANALYSE



Sentrumsgaten sett mot rundkjøringen. Bilen har hovedfokusert her.



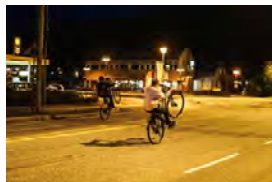
Jernbanestasjonen bringer en kvalitet som kan videreutvikles.



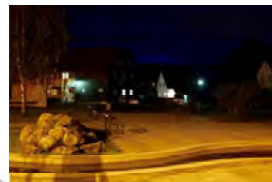
Område bak nåværende hovedgate. Her er det plass og mulighet for utvikling av en gågate



Bildet viser et myrlendt område med et boligfelt i bakgrunn. Området er svært flomutsatt både ved 10- og 100årsflom. Til høyre i bildet er det nybygde feltet Fagermoen 3, sentrum ligger videre bak her, på en høyde, skjermert for flom.



Bilde til venstre viser hvordan noen lokale ungdommener bruker veiene til å sykle på kvelden.



Haugenparken sett fra rundkjøringen. Området er mørkt og en eventuell ny gågate kunne gitt stedet nytt liv.



## FOLK PÅ GATA



Etter en ukes Workshop i Nodeland har vi erfart at stedsutvikling er et fellesprosjekt. Det var viktig for oss å bli kjent med innbyggernes tilhørighet til Nodeland, for å forstå hvilke kvaliteter som finnes og hvordan disse kan vedlikeholdes og videreutvikles. For å styre utviklingen i ønsket retning ser vi det nødvendig å imøtekomme brukernes hverdag, med fokus på deres opplevelser og identitet.

### Hvilke lokale kvaliteter identifiseres med Nodeland?

Lokalbefolkningen omtaler naturkvalitetene som viktige, med mangfoldige turmuligheter i skog, fjell og lysløype. Songdalselva er en av Nodelands største naturkvaliteter, som vi mener har et stort potensiale for bedre synliggjøring og tilrettelegging. Dette er lokalbefolkningen enig i:

«Sånn elva er nå er den ødelagt og gjengrodd, ingen rydder opp langs elva. Det er synd siden det er en spesiell elv, man kan nesten ikke fiske der siden den gravdvis har blitt mer og mer utilgjengelig» - Mann 50 år.

Ikke minst omtales helsetjenesten og eldreomsorgen som den beste i landet. Barne- og ungdomstilbudene er også mange, med diverse idretts tilbud, ungdomsklubb, speidergruppe m.m. Nodeland omtales av innbyggerne som et svært barnevennlig og trygt område. Kort avstand til både Kristiansand og Søgne trekkes også frem som en kvalitet.

### Hvordan vil sentrumsutvikling påvirke de som bor eller jobber her?

Lokalt engasjement ser vi på som svært nyttig og etter samtaler med flere lokale innbyggere viser det seg at de fleste er fornøyd med bygden slik som den er. Vi mener det vil være avgjørende å bevare de nåværende tilbudene som innbyggerne setter pris på, men samtidig tilføre nye kvaliteter som vil styrke stedets rolle.

«Det kunne godt være litt flere kaféer her, og det er jo kun ett sted å gå ut og spise» - Kvinne, 40 år.

Per dags dato er det ingen klesbutikker i Nodeland, noe som gjør at innbyggerne drar til Kristiansand, Sørlandscenteret og Søgne for å shoppe. Det er kun 5 min reisetid til Søgne, hvor du også slipper å betale bompenger og parkering.

### Hvordan kan de tre kommunene videreutvikle seg sammen?

Det er viktig at de tre kommunene ivaretar sine særegne kvaliteter. På denne måten kan de utfylle og styrke hverandre. Nodeland skiller seg ut som med sitt tilbud om landlige nabolag men likevel sentralt beliggende. Identiteten kan styrkes og bevares gjennom markedsføring av tur- og naturtilbudene i kommunen. Vi fikk et inntrykk av at flere av de nåværende innbyggerne har bodd i Kristiansand tidligere, men har kjøpt hus i Nodeland fordi du får mer bolig for pengene.

«Både unge og eldre flytter til Nodeland fordi det er ganske billig her i forhold til Kristiansand» - Kvinne 50 år.

Det vil være viktig å satse på gode kommunikasjons- og transportlinjer mellom de tre kommunene. Hyppigere togavganger kan være essensielt for Nodeland. Alt i alt fremkommer det gjennom samtaler at innbyggerne har stor tillit til ordføreren, og er trygge på at kommunesammenslåing vil være positivt.

### Bindelinjen

På bakgrunn av intervjuer har vi kommet frem til at det er en stor sannsynlighet for at folk ville oppholdt seg på torg og moteplasser dersom dette blir etablert. Med dette i betraktning, samt befolkningens positive innstilling til en sentrumsgate, har vi kommet frem til et konsept som vi mener kan føre til et styrket sentrum og en økt bykvalitet. Vi tror det kan være hensiktsmessig å skape en bindelinje mellom de mange kvalitetene i Nodeland. Vår idé er å etablere en gågate fra togstasjonen via Haugen-parken, til kommunehuset og videre ned til elven. Vi ser for oss at en svingete gangvei kan gi assosiasjoner til elven og forsterke identitetsfølelsen i bygda. For å forsterke sentrum ser vi for oss næringsetablering i førsteetasje, og etablering av et sosialt torg med tilhørende lekeplass og uteservering i tilknytning til kafé/restaurant. Flere funksjoner vil bidra til å skape et aktivt byrom. Vi tror dette er et tiltak som imøtekommer Kommunens visjon om å øke Songdalens livskvalitet og trivsel for alle.

## OPPSUMMERING OG KONKLUSJON

Vi ønsket å basere utviklingskonseptet på lokalt engasjement og har dermed hentet inn informasjon gjennom intervjuer med innbyggere. Vi har vurdert ulike perspektiver til sentrumsutviklingen og kommet frem til et tiltak til de offentlige omgivelsene som vil påvirke innbyggernes bruk og opplevelse av sentrum. Konseptet om bindelinje fra jernbanen til elva er ment som et bidrag til inspirasjon for sentrumstiltak i fremtiden i den nye kommunen.

## BECOMING PROFESSIONALS

I forlengelse av Cool Planning og samarbeidet med ISOCARP og YPP (Young Planning Professionals) seks studenter pluss Elin, dro direkte fra Kristiansand til Bodø for å delta på 54th ISOCARP Congress, Bodø, fra 1-5 Oktober.

Studentene deltok i en Special Session "ISOCARP and the new Generation of Planners" hvor de la frem sine erfaringer med tverrfaglig teamarbeid og hvordan deres ulike faglige briller påvirket samarbeidet i gruppa.

Sesjonen ble holdt i Biblioteket i Bodø for omtrent 50-60 tilhørere. I fremføringen sa Heidi Jensseter, M-BY-reg bl.a. dette om sin erfaringer:

*I come from a cross-disciplinary background, a bachelor of environmental sciences mixed with social sciences. I therefore have my environmental glasses on, throughout my study at NMBU.*

*Just as the challenges facing our environment are multi-faceted, and spread over many disciplines, so are the challenges facing city and regional planners, as well as their solutions.*

*In our class, we represent three different professions that often work with solving the same problems, from different angles. We therefore find it very important that we are introduced to each other's points of view, so that we can solve these problems together. I think that is what trans-disciplinary solutions are all about. Taking multiple disciplines, mixing them together, to find better solutions and outcomes.*

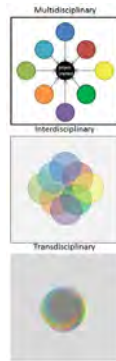
*Because planners are, to some degree problem solvers, and the problems are cross-disciplinary, the solutions should be as well.*

De andre studentene som deltok var Annika Bråthen Larsen – M- EIEUTV, Kristoffer Sørensen – M- by-reg, Maja Flåen Hansen – M- EIEUTV., Nikoline Asdøl – M- By-reg, og Philip Christoffer Hjelseth – M- EIEUTV. Et av de poengene som de trakk frem, var hvordan de i tillegg til sitt ulike ståsted i ulike studieprogram, også hadde brukt teori om Six Thinking Hats av Edward de Bono. Tenkningen hadde hjulpet dem til å forstå at det er ulike måter å angripe et problem, at dette kan ha noe med menneskers personlighet å gjøre, men også at det i en tverrfaglig, problembasert oppgave må ta i bruk alle «hattene» til ulike formål i en prosess.

## Glasses



## Interdisciplinary



## Six Thinking Hats



## Challenges



f.v. Kristoffer Sørensen, Heidi Jensseter, Philip Christoffer Hjelseth, Maja Flåen Hansen, Annika Bråthen Larsen Og Nikoline Asdøl







## OM CASE OG PROSJEKTER: KRISTIANSAND - SONGDALEN - SØGNE

## KVADRATUREN - KRISTIANSAND

**INTERNASJONALT** Kontakten med verden har alltid vært og er fortsatt viktig for byen. Kristiansand kan regnes som et internasjonalt knutepunkt med gode muligheter til å komme seg utenlands. Kjevik lufthavn befinner seg ca 30 minutter unna kvadraturen med buss, og herfra går det flere avganger i døgnet direkte til store deler av Europa. Samtidig har ferge og cruisebåt hyppige avganger fra kvadraturen i sommersesongen. I 2014 satte de ny rekord med 80 besøkende cruiseskip i løpet av sommersesongen (Kristiansand kommune, 2018). Fra Kristiansand er det gode tog-, bil- og bussforbindelser til resten av landet, der man vil kunne komme til Oslo på fire timer med bil og tog, eller 45 minutter med fly.

**REGIONALT** Som regionalt forbindelsespunkt bidrar sørlandsbanen til å knytte Kristiansand på Sørlandet både i øst og vest. Kristiansand ligger midt på denne toglinjen med Oslo og Stavanger i hver sin ende. Langs sørlandsbanen er det en rekke banelinjer som kobler seg på resten av landet. Regionbussene går innom de fleste steder, med Sirdal og Lindesnes i sør og Lillesand og Birkenes i vest. Det er også anledning til å ta nasjonale busser fra Kristiansand langs de store hovedfartsårene mot Stavanger, Bergen og Oslo lokalt Kristiansand er også et lokalt knutepunkt ved at det er byttepunkt for de ulike lokale rutetilbudene. Herfra er det lokale tog og bussforbindelser innad i kommunen fra tog- og rutebilstasjonen. Vi har sett på antall reisende med buss fra dagens rutebilstasjon,

**VEINETT** Veinettet i Kristiansand består i hovedsak av gågater, sykkelveier og veier som er anlagt for biltrafikk og tungtransport. I sentrum av byen finner vi et veinett som består av forskjellige ferdssårer med ulike funksjoner. I kjernen av Kvadraturen finner vi gågater der gående har prioritet. Her ønsker man ikke sykkel eller biltrafikk. I Kvadraturens ytre parameter er det etablert et veinett som er

tilegnet for sykkel- og biltrafikk, samt tungtransport i form av kollektiv- og varetransport. I byens forstad finner vi E18 som klart er et av de faste anleggene i den underliggende strukturen som skaper grunnlag for ferdsel, effektiv forvaltning og utvikling av Kristiansand. Kvadraturen og forstaden er forbundet via E18, som er veiaksen mellom øst og vest, Riksvei 9 som går nordover mot Setesdal, og fylkesvei 471 som går gjennom byen mot Lund.

**BEBYGGELSE** Kvadraturen består primært av bolig og blokkbebyggelse, næringslokaler, kontorer, og kulturelle og administrative bygg. Næringen er sentralisert til byens gågater. De administrative byggene befinner seg i sentrum av Kvadraturen med unntak til sosial infrastruktur, som skole og universitet, samt nødetater som hovedsaklig er lokalisert nord i Kvadraturen og utenfor dens ytre parameter. Blokkbebyggelsen og de kulturelle byggene finner vi jevnt fordelt i Kvadraturen. Dagens boligbebyggelse i Kvadraturen har kapasitet til å huse omkring 7200 mennesker (Krogstad 2017). I forstaden er det bolig og blokkbebyggelse som dominerer med lokale næringslokaler innenfor handel. Vi finner også innslag av næringslokaler i form av industri som grenser til Kvadraturen og i forstaden.

**HISTORIE** Den historiske utviklingen som har funnet sted i Kristiansand og i Kvadraturen danner et viktig bakteppe for å forstå identiteten og tilhørigheten til stedet som en helhet, og ikke minst utviklingen i tomtens nærområde. Det er viktig å legge en slik forståelse til grunn for en videre utvikling. Dette for å kunne videreføre stedets avtrykk og anerkjenne dets rolle i tidens løp i den nye utformingen. I tomteutvikling er det sentralt å kommentere viktigheten av strukturene som Kvadraturens veier og bebyggelser utgjør ettersom selve strukturen er en viktig del av byens historie og kulturarv. Å forstå dens betydning er avgjørende for valg av strukturell

utforming i utviklingsområdet og for videre beslutning om den veletablerte rutenettstrukturen i Kvadraturen skal opprettholdes. Den karakteristiske rutenettstrukturen til Kvadraturen har vært et utgangspunktet og en grunnleggende strukturell ramme da den har blitt opprettholdt helt fra den strategisk planlagte bydannelsen i 1641 (Thorsnæs med fl er 2018). Rutenettstrukturen er bevart som en av Europas mest karakteristiske renessanseplaner som i høyeste grad fremdeles er intakt. Dette reflekteres av det faktum at Riksantikvaren har anerkjent byplanen i Kvadraturen som et verneverdig kulturminne i seg selv. I historien har Vestre havn, der vårt utviklingsobjekt er lokalisert, utspilt en viktig rolle for byen i henhold til næringsliv og viktige kommunikasjonsruter både nasjonalt og internasjonalt. Det var her de store transportforbindelsene ble knyttet sammen. Opprinnelig sett, fra tidlig bydanning, var gateløpene langs Østre og Vestre Strandgate de viktigste og mest trafikkerte gatene. Det var her handelen foregikk og samfunnets velstående handelsmenn etablerte seg nær havnen. Dette står i motsetning til den typiske renessansemodellen der det mest attraktive byrommet var etablert rundt det mest sentrale punktet i strukturen. Senere ble betydningen av industriell havn relansert, da industrien stadig ble mer arealkrevende og mindre estetisk attraktiv. Kvadraturens tyngdepunkt forflyttet seg med dette til Kvadraturens midtpunkt. Havnen, som i dag er et viktig logistikk- og shippingområde for Kristiansand Havn KF, har altså betydd mye for fremveksten av byens økonomisk sterke posisjon i Norgessammenheng og har utgjort en stor basisnæring for byen. Denne kjennskapet til historien er avgjørende for å kunne transformere det aktuelle området på en måte der områdets identitet og betydning i historien reflekteres. Det er slik sett ønskelig at vi i planleggingen av et nytt



Kilde: Gruppe A Kvadraturen, Q0

byrom tilstreber den aktive posisjonen stedet hadde i sin opprinnelige tilstand i byens tidlige alder, og å bevarer noe av identiteten til området som et viktig næringsgrunnlag for byens fremvekst.

(KILDER: Fra innleveringer gruppe A og C Kristiansand)

## Samlet oppsummering av prosjektene

Det er et ønske å fordoble befolkningstettheten i Kristiansand sentrum, som fortrinnsvis er Kvadraturen. Det innebærer ca. 15 000 innbyggere pr kvkm. Til sammenligning har Grünerløkka bydel i Oslo ca. 11 000. Hensikten er å til et få økt byliv og dermed også redusere privatbilbehovet. Det er et potensial å bygge om næringsbygg i Kvadraturen til boliger, men det er først og fremst utbygging på havnesiden som kan gi et vesentlig tilskudd til dette målet. Den vestre havnesiden av kvadraturen er det viktigste byutviklingsarealet som Kristiansand har for å styrke sentrum uten å måtte rive og transformere vesentlige deler av kvadraturen.

Fire grupper har sett på hvilke muligheter havnesiden gir. De har utviklet programideer, testet ut disse mot hva det i er markert for og mot kommunens mål for nye Kristiansand. Det er testet ut ulike tetthetsgrader for å se på hvilken tålegrense ulike delene kan uten å svekke eksisterende kvaliteter og som det er markert for å gjennomføre.

Alle gruppene har tatt utgangspunkt i naboskapet til det arealet som de har utforsket og sett hvilke føringer dette kan gi for løsningen. Felles for dem er at de foreslår å videreføre gatenettet fra Kvadraturen o gut mot vannet, samt at sjøsiden blir allment tilgjengelig. Høydene tilpasser seg eksisterende byggehøyder. Prosjektene viser også muligheter for å redusere barrierevirkningen av dagens trafikkerte gater, samt å spre fotgjengerintensiteten fra handlegaten i retning av ny utviklingsområder ved kaifronten.

På grunnlag av tomteanalysen og markedsanalyse, er ingen av prosjektene som har foreslått rene boligprosjekter. Arealet nærmest jernbanen har et potensial for å utvikle funksjoner som kan støtte opp og styrke transportknutepunktet og Kristiansand sin internasjonale forankring. Prosjektet Q0 viser et interessant forslag til et moderne hotellkonsept som anses som naturlig på et nasjonalt knutepunkt. Foreslått bebyggelse fanger opp viktige lokale gangakser mellom stasjonen og nye målpunkter ved kaikanten.

Mens Q0 er mest forankret til jernbanestasjonen er delområdet syd for dette utviklet for å forankre

Kvadraturens sentrale byrom 'bytorget' ved at gaten herfra kan forlenges utover kaikanten. Prosjektet har fått navnet Smiths brygge, forslaget viser at det kan skapes nye byrom rundt det gamle havnelageret. I prosjektet undersøkes hva som vil skje dersom gaten forlenges helt ut til havna og at havnelageret kuttes for å lage siktlinje. To nye piler som forlengelse av de to gatene, vi, danne et fint byrom i kaikanten med mulighet for ulike sjøaktiviteter. De to siste prosjektene viderefører også gatene i Kvadraturen og styrker forestillingen om hvordan en byutvikling på havnearealet vil styrke kvadraturen med en rekke byrom som gir mulighet for bl.a. Mathall og ulike restaurantkonsepter. Spesielt vil en forlengelse av Østre strandgate rydde opp i dette området. Grepert viser at det kan oppstå et helt nytt kvartal som overgangssone mellom havna og fisketorget. Forlengelsen av Østre Strandgate kan gi tilgjengelighet til Lagmannsholmen og en fremtidig byutvikling der. Utviklingen av denne delen av havna vil ta hensyn til Caledonien hotell. Det gjør arealet egnet til programmer som konferansearealer, skoler eller andre institusjonelle forhold. Forslaget viser også at det kan utvikles med boliger på den mest sjønære delen. Forslaget viser et romslig parkdrag som gir allmenheten god tilgjengelighet til sjøsiden.

De fire forslagene gir til sammen noen svar på hvilke muligheter Kristiansand har for å utvikle denne delen til å nå sine mål. Prosjektene viser også at det er mulig å dele arealet opp i mindre deler som utvikles hver for seg, men i en dialog om hvilket hovedgrep som skal tas. I en videre utforsking bør det både ses på hvordan arealet best kan deles opp og struktureres. Dersom det skal legges inn en ny gate på langs av kaikanten, skal den gå gjennom hele, eller skal den bare dekke deler av arealet? Dersom det skal være et boligområde, skal det bygges kvartaler eller punkthus? Skal boligenes utearealer være private eller del av byen? Hvordan skal overgangen fra Kvadraturen håndteres for å unngå at Vestre Strandgate forblir en barriere i det nye sentrum?

JERNBANESTASJONEN



VESTRE STRANDGATE

FISKETORGET

HOTELL  
CALEDONIEN

ØSTRE STRANDGATE



# NODELAND - SONGDALEN

LANDSKAP Nodeland er lokalisert ca 2 kilometer nord for E39 på Brennåsen, og ligger i en U-dal som strekker seg hele veien fra Brennåsen og videre nordover i kommunen. Den meanderende elven Sygna følger dalføret, og landskapet preges av til tider bratte dalsider, skog og jordbruksland. Langs vassdragene finnes et rikt biologisk mangfold, og Sygna er varig vernet grunnet dette.

Nodeland sentrum karakteriseres av et relativt flatt landskap, og grunnet at elven går gjennom her, er faren for flom relativt stor.

BY- OG BEBYGGELSESTRUKTUR Frem til Nodeland sentrum begynte å vokse frem på 1950-tallet, besto bygda hovedsakelig av gårdsbruk. Bebyggelsen har i stor grad konsentrert seg langs de to veiaksene som krysses i nordre del av sentrum, Nordre Kirkeveg og Songdalsvegen.

De første tiårene etter andre verdenskrig foregikk det meste av boligbyggingen innenfor en 300-meters radius fra veikrysset (Skinnarsmoen, Kirkevegen, Spjotneset), samt på Rismyr, som ligger innenfor en 900-meters radius (Vest- Agder Fylkeskommune 2010). Fra 1980-årene har større boligfelt blitt utviklet på Nodelandsheia, som ligger ca. 2 kilometer nordøst for sentrum, samt utvidelse av boligfeltet Hortemo, ca 2 km nord for sentrum. De siste årene har et nytt boligfelt med leilighetsblokker blitt etablert på Fagermoen, midt i sentrum.

BARRIERER Nodeland har flere områder med positive kvaliteter, som Haugenparken, flere naturområder med turmuligheter, samt sykehjemmet med et koselig gårdstun. Imidlertid har bygda også sine utfordringer med tanke på tilgjengelighet for fotgjengere og syklistene mellom disse kvalitetene.

Det er flere barrierer på Nodeland, blant annet veiene, parkeringsplassene, togskinne, kulvert

under toglinjene og betongmuren som separerer togstasjonen fra nabolagene. Spesielt ved rundkjøringen er det en kompleks trafikk situasjon som til tider kan oppleves utrygg, noe som representerer en psykisk barriere.

MØTESTEDER Nodeland er et relativt lite sted med få funksjoner. Dette gjør at de eksisterende funksjonene og møtestedene blir ekstra viktige og er en tydelig del av identiteten til stedet, og for befolkningen. 1. Nodeland grill og pizza 2. Ungdomsskolen – 3. Shell – 4. Coop Prix I Heiane kafé 5. Haugenparken 6. Joker 7. Songdalstunet eldresenter 8. Noden ungdomssenter – 9. Bibliotek 10. Songdalen kirkelige fellesråd. Greipstad menighetshus og Greipstad kirke

## FAKTA SONGDALEN KOMMUNE

FOLKETALL (2018): 6713

OMRÅDE 215,9 KM<sup>2</sup>

TETTHET 321 KVM pr. person

DISTANSE TIL KRISTIANSAND (BIL) 14 km

KOMMUNESENTER: Nodeland

NETTOFLYTTING (2018): +49

FORVENTET BEFOLKNING 2030: 7834

FORVENTET BEFOLKNING 2040: 8689

ANTALL ENEBOLIGER: 1971

ANTALL LEILIGHETER: 312

BEBOERE PR. HUSHOLDNING: 2,35

BOR PÅ LANDBRUKSEIENDOM 9,4%

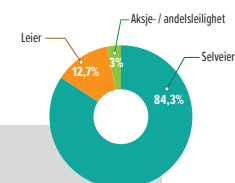
ÅRLIG SNITTLØNN: 480 750 kr

MEDLEMMER I DEN NORSKE KIRKE: 67,7 %

ORDFØRER: Johnny Greibesland (SP)

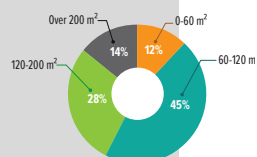
MORSOM FAKTA: Sørlandschips produseres her

### EIERFORHOLD



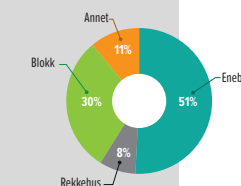
Flesteparten i Songdalen eier bolig selv (SSB, 2018).

### BOLIGSTØRRELSE

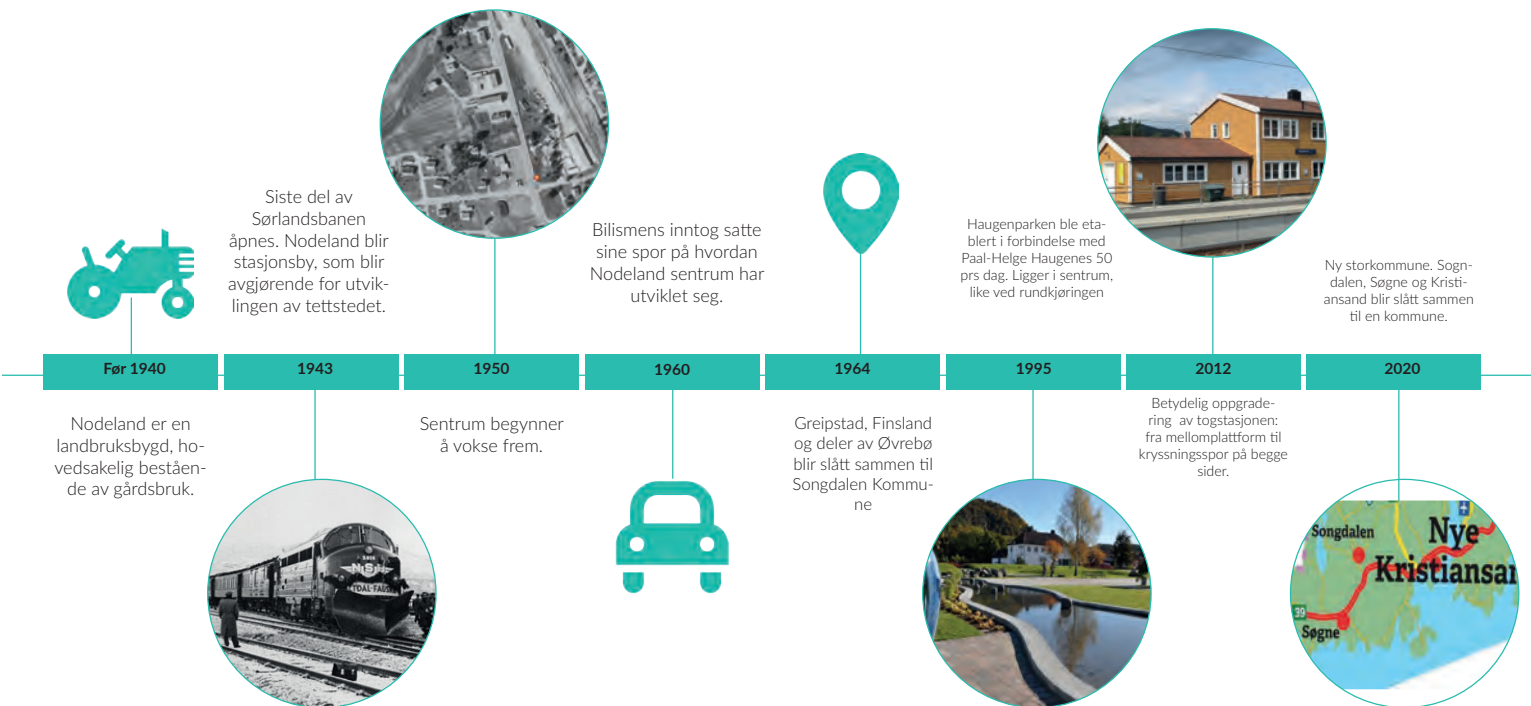


I Nodeland sentrum bor flest i boenheter som er mellom 60-120 kvadrattmeter (Eiendomsmegler1, n.d.)

### BOLIGTYPE



I Nodeland sentrum bor beboerne enten i enebolig eller blokkbebyggelse (Eiendomsmegler1, n.d.)



Kilde: Gruppe A Nodeland, Stasjonsbygda Nodeland

## NÆRING OG ARBEIDSPLASSER

Ved utgangen av 2017 var det 2 912 arbeidsplasser i Songdalen. Antall arbeidsplasser i kommunen har steget jevnt, med en vekst på totalt 28 prosent i løpet av de siste ti årene (SSB 2018b). Mjåvann industripark står for en betydelig andel av disse, med sine rundt 1500 arbeidsplasser. Det er også vekst i antall bedrifter, med en økning på totalt 42 prosent de siste ti årene (Kommuneprofilen 2018b). Det er flest bedrifter innen jord- og skogbruk, bygge- og anleggsvirksomhet, varehandel og motorvognreparasjon, samt teknisk tjenesteyting og eiendomsdrift. Det er også disse bedriftene som vokser mest i antall 33 prosent av de bosatte yrkestakerne i Songdalen arbeider i hjemkommunen, mens 67 prosent jobber utenfor kommunen. Av disse arbeider i 48 prosent i Kristiansand, 7 prosent i Søgne og 3 prosent i Vennesla (SNL 2018). I kommuneplanen trekkes både Nodeland, Mjåvann og handelsområdet Rosseland frem som viktige områder for videre utvikling av næring og handel.

## HISTORIE

Nodeland er en etablert stasjonsby langs Sørlandsbanen. Stasjonen ble åpnet i 1943, og før dette var Nodeland en landbruksbygd bestående av en rekke gårdsbruk. Som et resultat av stasjonslokaliseringen begynte sentrum å utvikle seg til et sted. Bilismens fremvekst på 60 og 70-tallet satt sitt spor på Nodeland og stasjonen mistet sin rolle som stedsdannende faktor. De to hovedårene Nord-sør/Øst-vest fikk økende trafikk og boliger ble bygget som satellitter utenfor sentrumsområdet.

(KILDER: Fra innleveringer gruppe A og C Nodeland)

## Samlet oppsummering av prosjektene

Arealene som er undersøkt i Nodeland, legger seg inntil den aksene som kommunen selv ønsker å utvikle som en sentral gangakse parallelt med hovedveien. Prosjektene viser hvordan dette grepet kan styrke Nodeland som et møtested for Songdalens befolkning. Nærheten til elva og visuell og synlig kontakt med det store elvelandskapet.

Den nordligste tomten, stasjonstomten, gir en fin illustrasjon på hvordan jernbanestasjonen kan knyttes bedre på Nodelands gangstrøk og den sentrale Haugenparken. Dette prosjektet viser en forståelse for perrongen som sted og funksjonell kontinuitet med romlige overganger mellom reise, bolig, arbeid og rekreasjon. Perrongen blir i dette prosjektet et viktig byrom som utvides mot og kobles til et byrom omsluttet av nærings og boligfunksjoner. Prosjektet danner en tydelig link og kontinuitet mellom sted/plattform og bruker toget som ressurs og steddannende faktor. Prosjektet anlegger et nytt mer sentralt stasjonbygg som trekkes helt inn mot sentrum med et imøtekommende torg og gode overganger til omkringliggende funksjoner

To tomter viser begge en mulig lokalisering og utforming av kulturhus. Den ene som en link mellom stasjonsstomta, Nodefjellet og Haugenparken, den andre som en link mellom elva og Haugenparken langs sentral gangakse. Begge disse forslagene fremhever koblingen mellom landskapskvaliteter opp mot sentrale ferdselsårer.

Kulturhuset som ligger mot Nodefjellet skape nye gode møteplasser for en større del av befolkningen. Gjennom å øke tilgjengeligheten, opparbeidede uterommene i og rundt sentrum, og utvikle et

varierte og inkluderende aktivitets- og kulturtilbud med fokus på helårsbruk samt å fjerne barrierer og å videreutvikle Haugenparken. Kulturhuset mot elva la opp til å aktivere befolkningen og tilby flere funksjoner i sentrum. Et kulturhus som kan brukes til ulike arrangementer og aktiviteter med utleie av sportsutstyr eks kano som kan gjøre naturen mer tilgjengelig for alle.

Den sørligste tomten tar tak i og videreutvikler eksisterende handelsbygg til å orientere seg mot den sentrale gangaksen. Fellesfunksjoner som lekeplasser er plassert nær gangaksem og handelsbygget strekker seg nærmere denne med nye funksjoner og en ny takterrasse for å aktivere området.

Tre av fire tomter jobber med boligutvikling i samhandling med andre funksjoner. Flere av analysene har pekt på at dette er et viktig program i videreutviklingen av stedet. Bolig skaper flere folk i sentrum.

De to sørligste tomtene legger boligprogrammet på kanten av landskaphøyden orienter ned mot elva. Disse etablerer koblinger til naturen og henvende seg vekk fra bilveien. Den siste legger seg tilrette for kompakt boligprogram i nær tilknytning til stasjonsområdet.

EB.

AS.

MRE.





## TANGVALL - SØGNE

**TILGJENGELIGHET** Tangvall ligger sentralt i Søgne kommune, og er godt tilgjengelig med bil. Omlegging av veier gjennom tidene har gjort så flere store veier går gjennom eller like utenfor sentrum. Dette, sammen med et ønske om tilrettelegging for næringer, har gjort så sentrumet har endt opp med en stor rundkjøring med høy fartsgrense. Sentrumsveien og Toftelandsveien som møtes her, svinges ut i brede veier som kommunen selv kaller "blekksprutarmene." Det er planlagt en ny trase for Europaveien som i dag passerer like nord for sentrum, hvor den legges i tunnell nord for sentrum. Veien i seg selv blir liggende, men dette betyr mindre gjennomfartstrafikk for Tangvall. Kommunen har anslått at trafikknivået på veien i 2040 vil være på samme nivå som i dag.

**TOPOGRAFI** Terrenget faller i generell retning fra skogen og åsene ved Søgneskiltet i nord til havet ved Høllen i sør. I Tangvall sentrum er det flatt og minimalt med helning. Hølleveien går fra E39 sørover i bunnen av Hølledalen, som foruten flatt jordbrukslandskap, er omkranset av åser på opptil 50 moh. På disse åsene er det skog og boligfelt. Tangvalls plassering i det flate terrenget har åpnet for utvidelsen av sentrum, slik vi har sett siden 60-tallet. Da det ikke er noen topografisk avgrensning av sentrum, foruten åsene og skogen nord for E39, har sentrum fått mulighet til å spre seg over et større areal.

**BLÅ-GRØNNE STRUKTURER** Tangvall ligger idyllisk til og er omringet av blå-grønne strukturer. Grønnstrukturen kan deles inn i jordbruksarealer, skog, innsjø og elveløp, private hager, trær og grønne flekker, samt idrettsbaner. Tangvall sentrum ligger som en øy i et grønt og gult landskap. Grønnstrukturen entrer dog ikke sentrum. Skogen i nord danner en naturlig avgrensning mot jordbrukslandskapet i sør. Søgneelva meandrerer forbi Tangvall i øst og ned mot sjøen. Elva er lite tilgjengelig

for allmennheten. Tangvall ligger i god avstand fra blå og grønne natur- og rekreasjonsområder, men dette er lite synlig i Tangvall sentrum. Veiene E39 og Hølleveien ligger som barrierer mot grøntområdene. Søgneelva er lite opparbeidet, og fremstår som utilgjengelig. Kysten ligger 30 min gange fra sentrum, men manglende gang- og sykkelvei, kan bidra til å øke den mentale distansen.

**KULTUR- OG HANDELSTILBUD** Søgne har et bredt kulturtilbud med over 82 lag og foreninger innenfor blant annet jakt- og fiske, kunst, sport, musikk og hagelag. Dette kulturtilbudet er spredt utover Søgne kommune og er avhengig av bilbruken. Kommunehuset, som inneholder biblioteket ved Tangvall torg er den eneste synlige kulturaktøren i sentrum. Det er flere lokale handelstilbud, blant annet flere dagligvarebutikker, klesbutikker, cafeer osv.

**DEMOGRAFI I SØGNE** I Søgne bor det 11342 innbyggere hvorav ca 1000 bor på og rundt Tangvall. De største aldersgruppene i Søgne er 10-19 år og 40-49 år. Disse aldersgruppene er som regel småbarnsfamilier som bor utenfor Tangvall sentrum i eneboliger. Per i dag er det best tilbud for eldre å bosette seg i sentrum, I tillegg til dette kan man se en større økning i de eldre aldersgruppene mot 2030 og 2040.

**HISTORISK UTVIKLING** Fra år 1900 har utviklingen av Tangvall gått fra å være en gårds plass og husmannsplass til å bli et kommunesenter. Hovedvekten av utviklingen for det meste er konsentrert etter 2. verdenskrig. Før krigen var kommunesenteret i Søgne lokalisert i Lunde. Kommunesenter-funksjonene ble gradvis flyttet til Tangvall over de neste 30 årene. Nærheten til Kristiansand og tilgjengelighet på billig jord var viktige premisser. Tyskerne hadde under okkupasjonen satt opp brakker, som kommunen

omdisponerte til næringsformål på 50-tallet. De første sentrumsfunksjonene var knyttet til opprettelsen av en kolonial i 1966, samt flyttingen av ligningskontoret i 1968 fra Lunde til Tangvall. I 1974 ble kommunesenteret offisielt flyttet, da rådhuset på Tangvall innvies der tyskerbrakkene en gang sto. Siden har utviklingen i Tangvall utvidet kommunesenterets omkrets og funksjon. I 1981 ble Sørlandets største supermarked innviet her. Frem til i dag har det blitt bygget flere idrettsbaner, næringslokaler og boliger. I 2002 ble Tangvall sentrum utvidet øst for Hølleveien, med omsorgsenter og butikklokaler, og i 2007 fikk de vinmonopol. I 2013 åpnet Søgne rådhus i nye lokaler.

**LANDBRUKSKLYNGER** I Søgne kommune er jordbruket i hovedsak konsentrert rundt Tangvall, og strekker seg mot Lunde i øst og Høllen i sør, over grønnstruktur i kommunen. Jordbruksarealer i drift, utgjør 4310 dekar. Søgne er store på matproduksjon med over 50% av potetproduksjonen i Vest-Agder i 2015. Kommunen er i tillegg størst på

grønnsaksproduksjon i fylket, og nest størst på jordbær, med 28%. Søgne videregående skole står for og drifter en økologisk hage på 100 mål der det dyrkes ulike typer grønnsaker. Et lokalt samvirke Søgne 4640, som består av lokale matprodusenter, selger sine produkter i butikker, gårdsutsalg, restauranter og markeder både i og utenfor Søgne.

**JAKT OG FISKE** Søgne jeger- og fiskerforening har jaktterreng i Smørheia, Søgnes høyfjellsområde, der finnes det blant annet rådyr, fugl og hare. Langs Søgne og Sogndalselva finnes det flere fiskeplasser. Arter som forekommer i elva er laks, ørret, abbor og ål. I Søgne er det mange steder man kan fiske fra land, men på langenes og i Årosområdet er tilgjengeligheten spesielt god. På disse områdene kan man fiske etter sjømat

(KILDER: Fra innleveringer gruppe A og B Søgne)

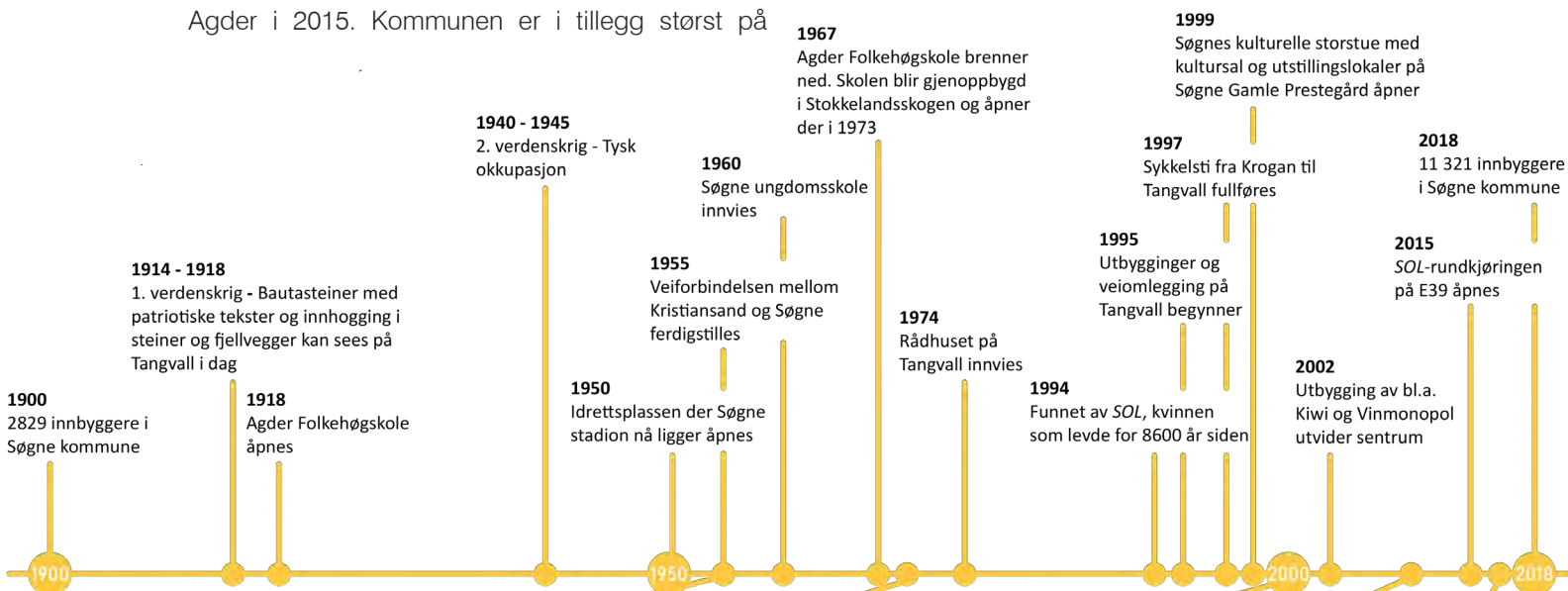


Fig. 9: Tidslinje (Bredland & Eikestøl, 2016 og norgebilder.no)

Kilde: Gruppe B Tangvall, Åpning av Hermannsbekken



### **Samlet oppsummering av prosjektene**

Kommunesenteret i Søgne er anlagt og planlagt som et sted tilgjengelig fra hele kommunen. Senteret er omkranset av jordbruksarealer og bærer preg av å være et sted for tilreisende bilister for handel. Stedet har i dag store arealer som er brukt til parkering. Forbindelsen mellom E39 til Høllen og kysten, krysser Tangvall sentrum midt i.

Fire tomter, to på hver side av denne veien er utforsket. Alle gruppene har tatt tak i utfordringen med Tangvalls tilsynelatende manglende identitet, de dominerende asfaltflatene og behovet for å få mer aktivitet i sentrum.

I tillegg til flere boliger, har mulighetstudiene vist hvordan Tangvall kan utnytte sin lokalisering til å skape regionale destinasjoner som et senter for friluftsliv, et matsenter som tar utgangspunkt i lokale forutsetninger for matproduksjon og som kan brukes til å utvikle kunnskap om norske råvarer, bærekraftig matproduksjon, ernæring og matkultur på alle nivåer.

Et prosjekt viser hvordan en rørlagt bekk kan hentes opp som et parkelement og bidra til å skape en ny kvalitet i sentrum, ved å bygge om veien gjennom tettstedet til en gate, la bussene stoppe i en gateterminal langs denne gaten heller enn en bussterminal inne i tettstedet, frigis mye areal. Dette samme kan oppnås på østsiden, ved å erstatte plasskrevende biltilpassede trafikk løsninger, med mer fotgjengertilpassede løsninger, kan Tangvall gjennvinne en større kompakthet i sentrumsbebyggelsen som vil skape attraktive møteplasser og på sikt gjøre sentrum til et foretrukket bosted.

Gjennom de tolv mulighetstudiene har vi utviklet større forståelse for de utfordringer som nye kristiansand står over ved å velge en polysentrisk bystruktur. Å opprettholde Tangvald og Nodeland som attraktive sentra og naturlige møteplasser for sitt lokalmiljø og lokalbefolkning, krever en samlet innsats for at nye tiltak i sentrum leder i samme retninger, støtter opp om de samme grep.

I dette emnet har stedenes utviklingspotensial blitt utforsket nedenfra og med et fokus på den enkelte tomts potensial. Dette potensial er sprunget ut av registreringer, kartlegginger og analyser som knytter det avgrensede arealet til en større helhet og til eksisterende kvaliteter. Samtidig har alle prosjektene vist hvordan en utvikling på enkelttomtene kan gi verdifulle tilskudd til steden som helhet. prosjektene har i større eller mindre grad blitt utviklet og justert opp mot de forslag som er utviklet på nabotomter. Det er spesielt søkt etter løsninger som har kunnet gi felles verdiutvikling på tvers av de ulike delene. Det viser hvordan et samarbeid og felles visjoner, mål på tvers av ulike grunneiere og utviklere kan skape merverdier for alle, inkludert kommunen og befolkningen som kun er indirekte berørt av utbyggingen.

EB.

AS.

MRE.





**64 KRISTIANSAND**

- A Q0
- B SMITHS BRYGGE
- C CONTAINERTOMTEN
- D KONTUREN

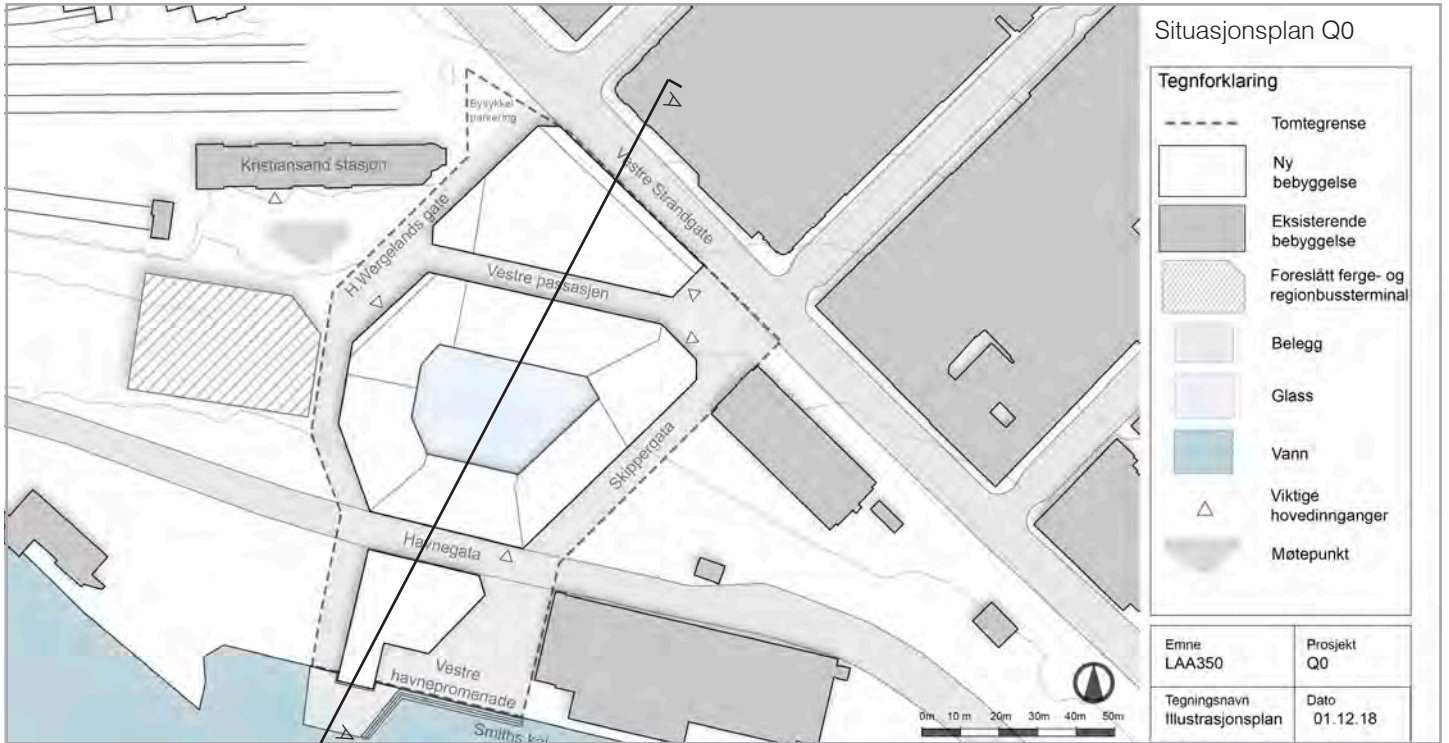
**72 TANGVALL**

- A MATVERKET I TANGVALL
- B ÅPNING AV HERMANNSEKKE
- C GENERASJONENE MØTES I NYTT BOLIGKONSEPT
- D TANGVALL 360

**80 NODELAND**

- A STASJONSBYGDA NODELAND
- B NYE NODELAND
- C (NYE) NODEN
- D SLETTEVOLD TERRASSE

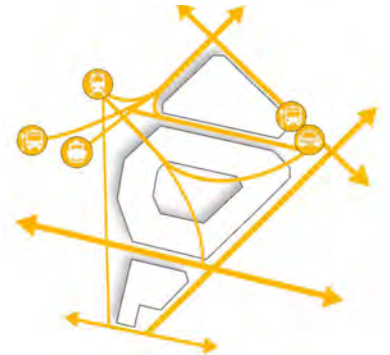
# PROSJEKTARK AV STUDENTENES PROSJEKTER



**Eksisterende situasjon**



**Fremtidig situasjon**



**KOLLEKTIVFUNKSJONER FØR**

Dagens lokalisering av transportfunksjoner og mobilitetsmønster

**KOLLEKTIVFUNKSJONER ETTER**

Foreslått lokalisering av transportfunksjoner og mobilitetsmønster

**FREMtidig SITUASJON**

Relokalisering av funksjoner gir nytt mobilitetsmønster på tomten. Dette har vært grunnlaget for foreslått bygningsstruktur på området.



## BAKGRUNN

Tomten er det første møtet med Kristiansand i Vestre havn dersom man ankommer byen med tog, buss, eller båt. Likevel er det lite som tilsier dette, og i dag fremstår tomten som et uoversiktlig, lite imøtekommande og arealkrevende knutepunkt, med et stort potensial til å knytte byen sammen med de ulike reisetilbudene både lokalt, nasjonalt og internasjonalt. Området preges av barrierer, som gjerder, trafikkerte veier og åpne plasser hvor busser og biler går om hverandre. Dagens struktur tilsidsetter brukerens interesser, ettersom området på ingen måte gir brukeren et ønske om å oppholde seg der lengre enn aller høyst nødvendig.

## PROBLEMSTILLING

Målet med mulighetsstudiet er å koble Kvadraturen og Vestre Havn sammen gjennom et aktivt og brukervennlig kollektivknutepunkt for tog, buss og ferge. Vi ønsker å skape et område som er innbydende og barrierefritt; et forbedret første møte med Kristiansand. Brukeren skal oppleve gode møteplasser og liv i gatene. Visjonen er at tomten, kvartal 0, skal være nullpunktet der det hele starter - inngangsporten til Kvadraturen.

Dette løser vi ved å svare på problemstillingen:

*Hvordan kan den aktuelle tomten utformes som et godt lokalt og internasjonalt kollektivknutepunkt, som på samme tid knytter vestre havneområde med kvadraturen?*

## HVA - HVORDAN- HVORFOR?

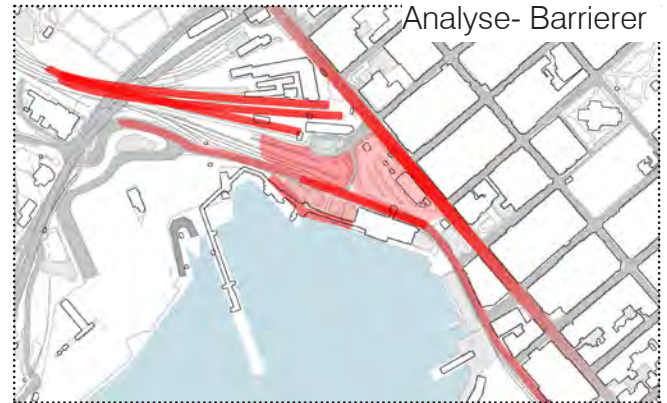
Kristiansands nye inngangsport skal være et effektivt knutepunkt, hvor brukeren samtidig kan nyte nærhet til havnen og kvadraturen. Vi vil fremme Vestre havns kvaliteter og la havnen være en naturlig destinasjon for besøkende og innbyggere.

For å oppnå et godt og effektivt knutepunkt som skal fungere både lokalt, regionalt og internasjonalt har vi kortet ned avstanden mellom de ulike kollektivtilbudene og fjernet barrierer for å gjøre området mer effektivt. Vi har etablert gaterom etter funksjon og bevegelsesmønster og fjernet trafikken på området som effektiviserer knutepunktet og gjør det tryggere å bevege seg rundt. Ved etablering av handel, næring og hotell har vi lagt til rette for at det til en hver tid vil kunne være aktivitet på området.

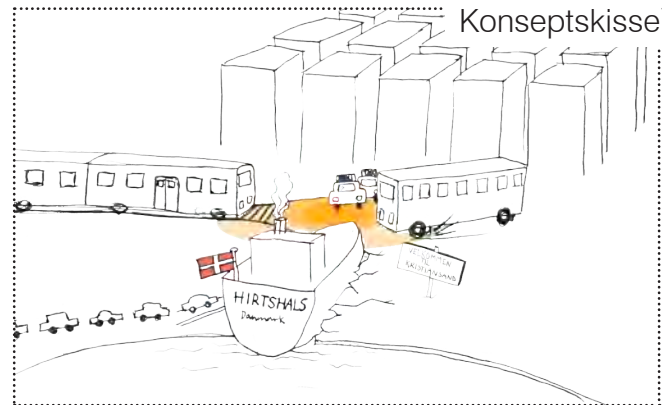
Vi har fjernet de fysiske barrierene som skiller Kvadraturen fra Vestre havneområde og tilbakeført deler av det historiske gatenettverket for å knytte områdene bedre sammen. Sjøen og dens kvaliteter er også gjort tilgjengelig for allmennheten med en ny havnepromenade. Kristiansand Q0 skal med dette være et tilgjengelig og attraktivt sted, hvor de urbane kvalitetene ikke er overlatt til tilfeldighetene, som innbyr til bruk av både kollektivtransport og stedet selv.



Tomten i dag



Analyse- Barrierer



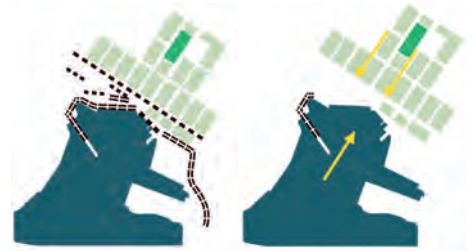
Konseptskisse



Kristiansand Q0

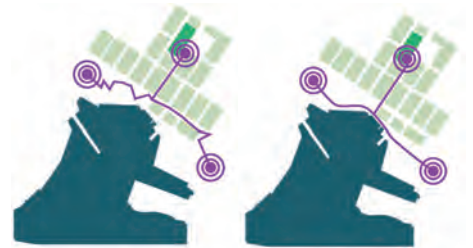
HOVEDGREP

SITUASJON/LØSNING



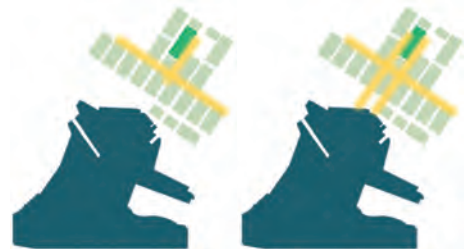
Barrierer

Fjerne fysiske og psykiske barrierer for å knytte Kvadraturen og havet sammen.



Avstander

Redusere opplevde avstander, ved å skape sammenhengene ganglingjer.



Byliv

Legge til rette for byliv med en økning i gangbare områder.

## BAKGRUNN

Tomten vår ligger i dag i tilknytning til Kvadraturen, men oppfattes som alt annet enn en del av den. Trafikk, gjerder, parkering og en mangel av tjenester gjør at tomten ikke blir benyttet av beboerne i Kvadraturen. Når Rådhusgata og Gyldenløves gate stopper opp i møte med Vestre Strandgate, mister sentrum sin tilknytning til havet på denne siden, og selv om Kvadraturen har hav på tre av fire sider, så er kun to av de tilgjengelig.

Med sine gode solforhold, tilknytning til havet, nærhet til sentrum og plassering i forhold til offentlig transport er det et stort potensiale for utvikling.

## PROBLEMSTILLING

Hvordan transformere områdene ved Vestre havn fra kaivirksomhet til et åpent attraktivt byrom som fungerer som et bindeledd mellom kvadraturen og sjøen.

### Underspørsmål

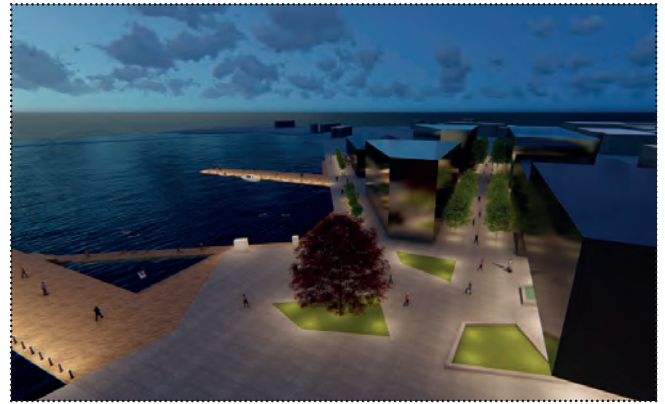
- Hva gjør et område attraktivt?
- Hvilken diversifisering vil være nødvendig for å trekke mennesker fra Markens gate og ned mot havneområdet?
- Hvordan håndtere ulike trafikanter på området?
- Hvordan kan en transformasjon av Havnelageret implementeres i utviklingen av området?
- Hvordan formidle plandokumenter i tidlig fase, for å sikre god medvirkning?

## HVA - HVORDAN- HVORFOR?

Sentralt i problemstillingen vår var det å tilgjengeliggjøre havet for beboerne i Kvadraturen, og dette har vært et viktig fokus i utformingen. Med en bred beplantet havnepromenade langs havet, muligheter til å komme ned til vannet, nye sikt- og ganglinjer mellom Kvadraturen og havet, samt et økt tjenestetilbud i området, har vi gitt havet en viktig rolle i prosjektet vårt.

Den nye bebyggelsen, som er en fragmentering av kvadraturstrukturen vi finner lengere opp, åpner opp for offentlige uterom mellom byggene. Indre torg og Kongens plass har begge gode solforhold, og eger seg til opphold store deler av dagen, men til tross for den geografiske nærheten er det stor opplevd forskjell på plassene. Kongens plass har en tydelig tilknytning til havet, mens Indre torg i større grad forholder seg til de omkringliggende byggene.

Med nye boliger og kontorer i et område uten privat biltrafikk, skaper vi et attraktivt område for forskjellige servicetilbud. Kvaliteten på disse tjenestene heves av nærheten til havet og solforholdene.



Tomten sett fra sør med Kongens plass i forgrunnen.



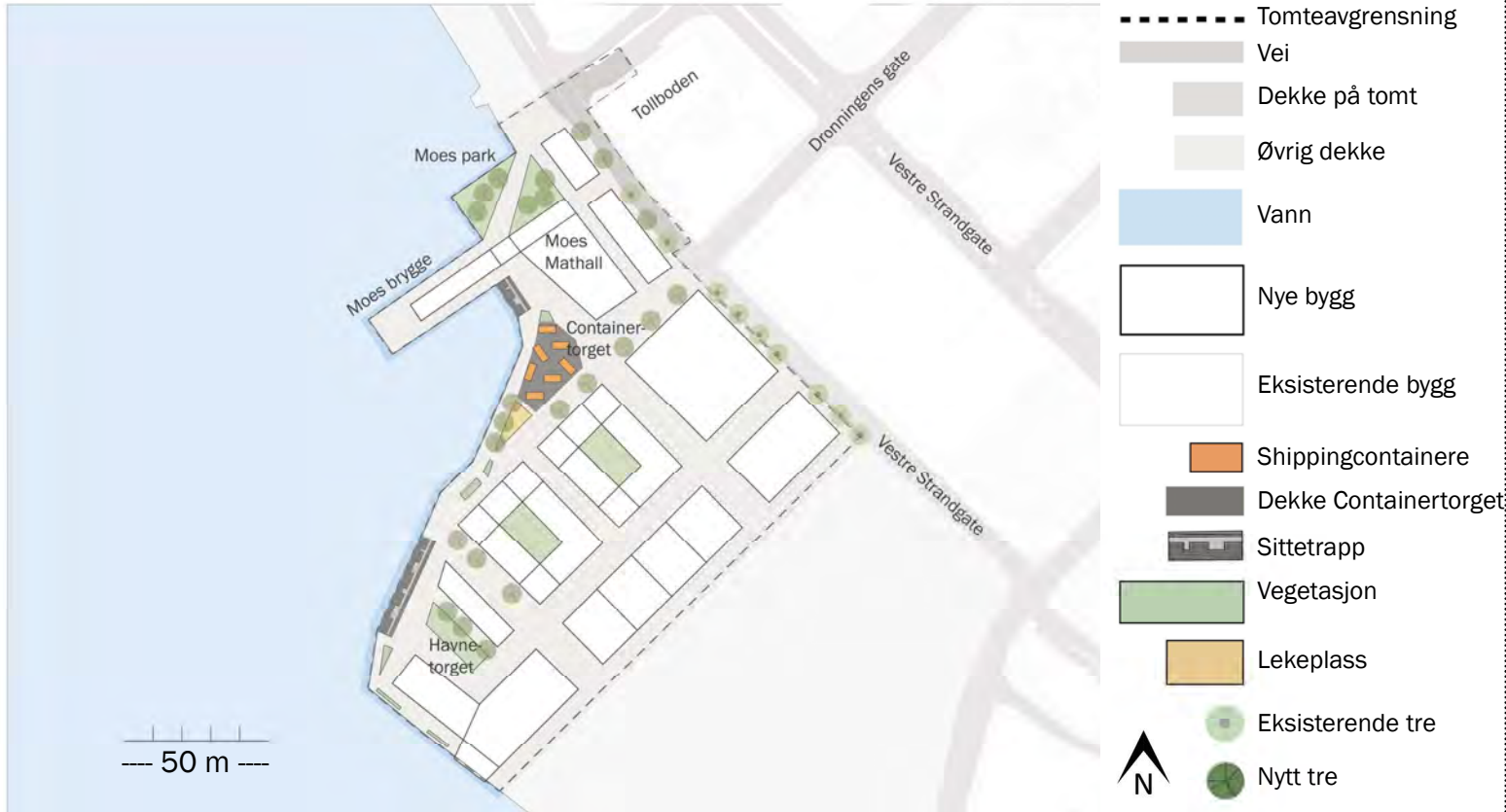
Indre Torg sett fra Camilla Collets gate.



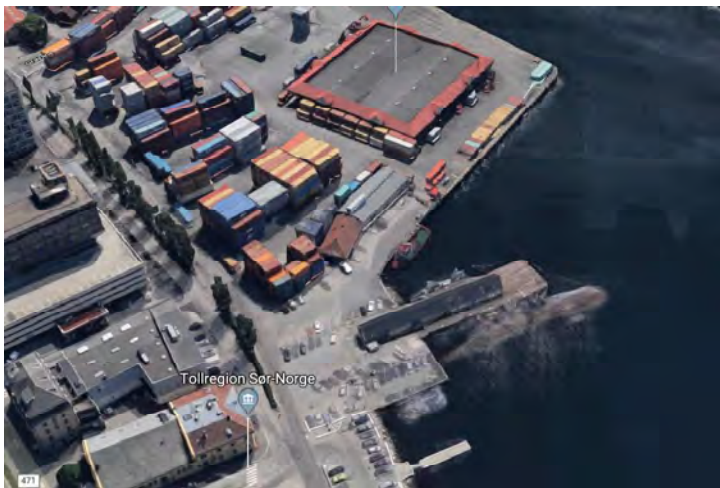
Havnepromenaden sett fra enden av Torgpiren.



Havutsikten fra serverinsted ved Havnelageret.



Figur 1: Illustrasjonsplan



Figur 2: Dagens situasjon på Containertomten (Kilde Google Maps)



Figur 3: Fremtidig situasjon på Containertomten

## BAKGRUNN

Containertomten er plassert i kantsonen av Kvadraturen, men i motsetning til i bykjernen, er det for det aktuelle området ingen bymessig aktivitet. Tomten har stort potensiale grunnet dens sentrale beliggenhet og store kvaliteter tilknyttet sjøen. Nesten hele tomten er utilgjengelig for allmennheten, og per i dag er det få grunner til å oppholde seg her annet enn i forbindelse med havnedriften og tomtens sjøutsikt.

## PROBLEMSTILLING

Hvordan utvikle Containertomten til en destinasjon med flerfunksjonell bruk for allmennheten som utvider det eksisterende bylivet i Kvadraturen?

## LØSNING OG KONSEPT

Fremtidig bruk og utforming av aktuell tomt skal tilrettelegges med allmennheten, urbane kvaliteter og menneskelig skala i fokus. De eksisterende stedlige kvalitetene, som nærhet til Kvadraturen og sjøen, skal videreutvikles og styrkes samtidig som nye funksjoner som bolig og næring skal etableres.

Den aktuelle tomtens lokalisering og nærhet til Kvadratures byrom skal tillegges stor betydning under utformingen av tomten. Beliggenheten setter premisser for kompakt byutvikling. Dermed vil vi etablere gode byrom, urbane overganger og utadrettede virksomheter på gateplan.

Containertomten skal opparbeides som en kulturell og sosial destinasjon som skal være en identitetsskapende og attraktiv arena for den nye kommunens tiltrekningskraft og betydning i fylkessammenheng.



Figur 8: Containertomten



Figur 4: Diagnosekart



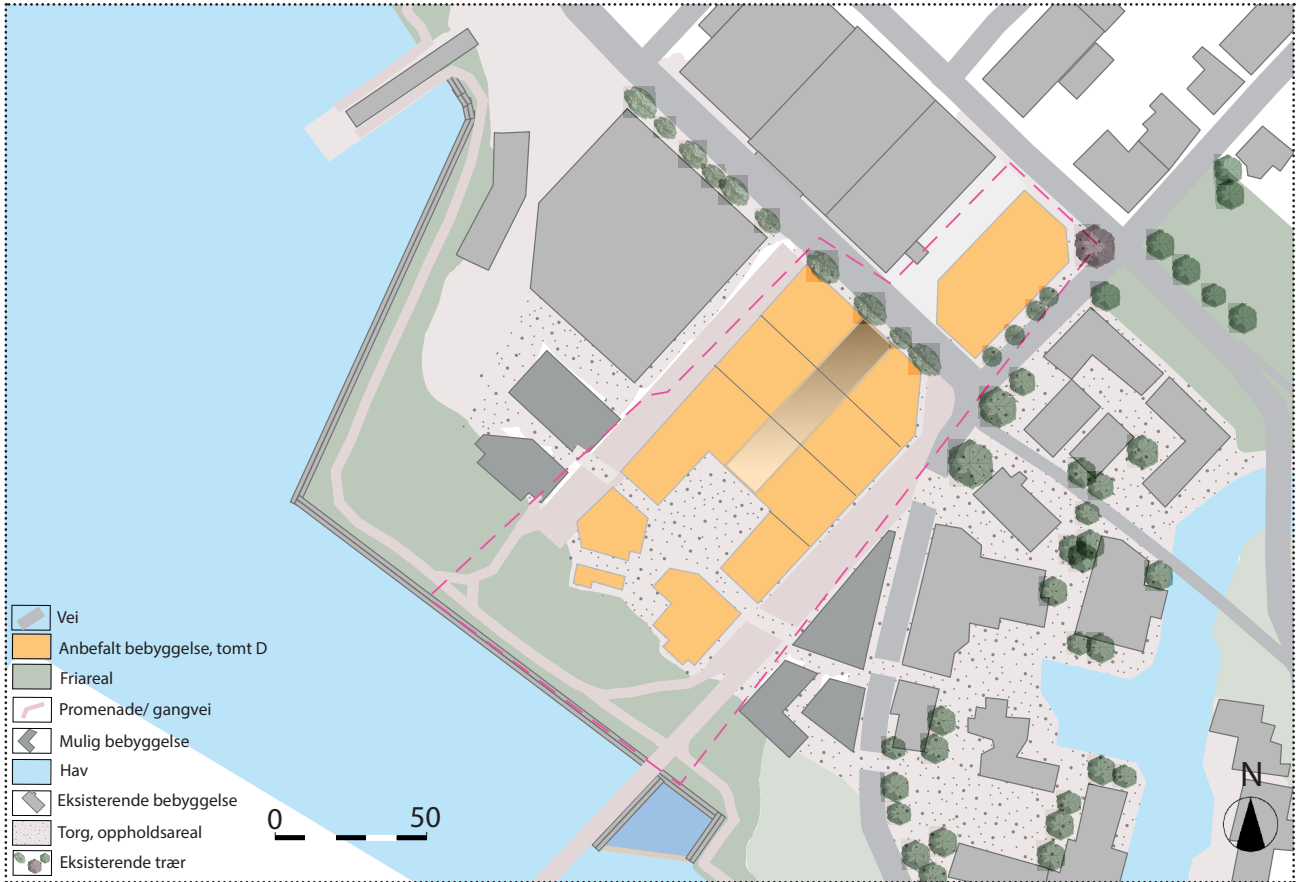
Figur 5: Eksisterende blå-grønn struktur i Kvadraturen og omegn



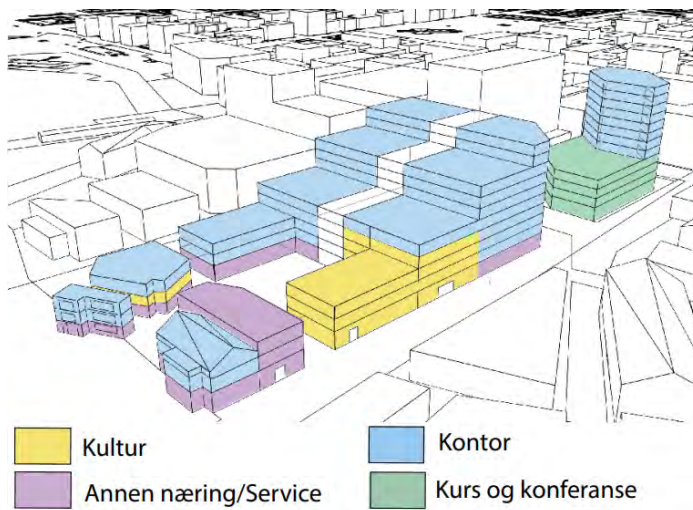
Figur 6: Avgrensning av tomt, samt hvor stor del som er utilgjengelig for allmennheten, vist med rød skravur



Figur 7: Illustrasjonen viser hvor langt man kommer til fots på 10 minutter og via sykkel på 5 minutter fra Containertomten



Plantegning



Foreslått progamering av byggene



Anbefalt friareal langs strandlinjen knytter sammen byens eksisterende grøntområder.

## BAKGRUNN

Fremtidig lokalisering av containerhavn i Kristiansand har vært gjenstand for diskusjon blant politikere og byens befolkning. Flytting av containerhavnen har sitt grunnlag i vedtak fra 2013 der bystyret ga sitt mandat til utarbeidelse av ny havneplan. I saksfremstillingen og i vedtaket ble det pekt på at dagens arealer er begrensede både hva gjelder størrelse og funksjonalitet for å oppfylle kravene til en moderne containerterminal.

Som en konsekvens av kommunens plan om å utfase havneaktivitet fra sentrum, er vi engasjert av Kristiansand kommune for å utrede utviklingsmulighetene på deler av containerområdet Lagmannsholmen/ Caledonien.

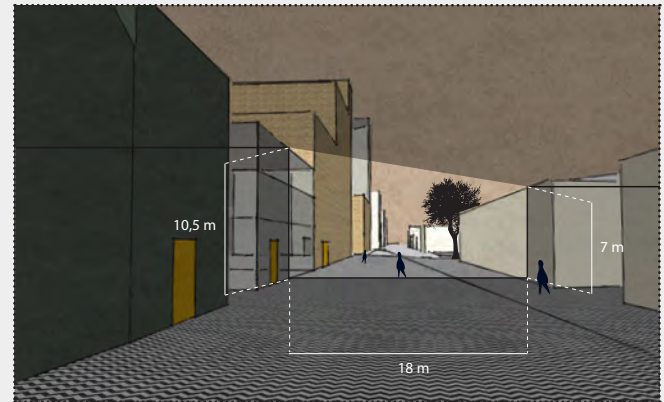
## PROBLEMSTILLING

- Hvordan kan tomten utnyttes som en ressurs der man ivaretar kommersielle og allmenne interesser
- Hvordan utvikle tomten som et bindeledd mellom Kvadraturen og randsonen.
- Hvordan kan tomten utvikles slik at det for fremtiden legges til rette for en helhetlig strandlinje med allmenn tilgang fra Odderøya i sørøst til Baneheia i nordvest.
- Kan tomten/området skape nye identiteter/tilhørighet storkommunen som i felleskap kan adoptere og bruke som ressurs.

## HVA - HVORDAN- HVORFOR?

For å kunne danne oss oversikt over tomten, gjennomførte vi en rekke øvelser i forkant og underveis i arbeidet med rapporten. Ved befaring, fikk vi et godt bilde av tomtens beliggenhet, omkringliggende bebyggelse, tomtens terreng, nåværende gatestrukturer, volumer og tomtens rolle i randsonen av Kvadraturen. Vi ble oppmerksomme på viktige forhold og faktorer for videre arbeid. Befaringen kombinert med analyser av tomten, området og Kristiansand generelt, har gitt oss underlag for våre ideer om hvordan tomten kan utvikles. Analysene ligger til grunn for grad av utnytting, bygningstypologi og hvordan vi mener tomten skal fremstå i et byperspektiv.

Gode bykvaliteter i sjønære omgivelser og overganger til eksisterende områder har vært et viktig moment for oss ved beregninger av ulike volumer på tomten. Vi har forsøkt å bevare en god buffer til strandsonen uten at det har gått på bekostning av prosjektets kommersielle forutsetninger for å være gjennomførbart. Vi har plassert store volumer i nord, med en gradvis nedtrapping mot sjøen. Med en slik volumstruktur på tomten blir også overgangen mellom fiskebryggen i øst tatt hensyn til og fjernvirkningene av prosjektet sett fra sjøen, dempes.



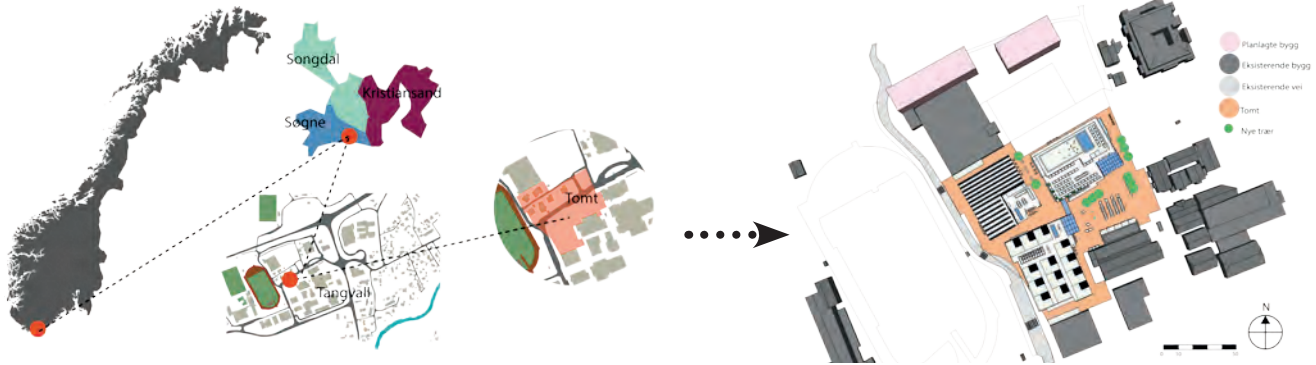
Snitt gjennom Østre Strandgate. Byrom i øyehøyde.



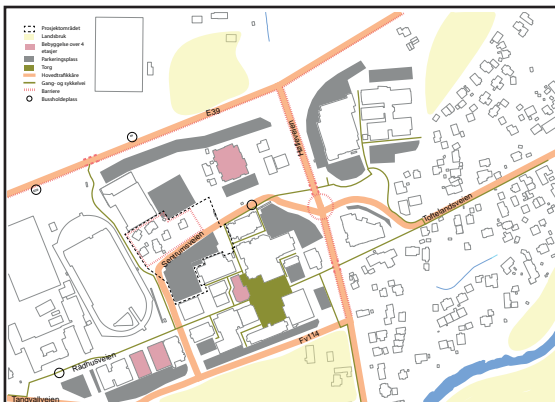
Illustrasjon av endelig forslag (ikke detaljprosjektert).



Anbefalt programmering av friarealer på tomt D



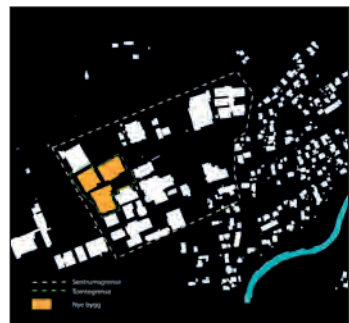
Stedsanalyse



Eksisterende byrom



Nytt byrom





## BAKGRUNN

Tangvall er Søgnes kommunesenter og har, av kommunen, blitt definert som dets handelssenter. Handelen i Tangvall baserer seg i stor grad på forbrukere som ankommer sentrum via bil. Dette gjenspeiles i arealbruken, med mange og store grå arealerflater. Tangvall har i tillegg til å være et handelssenter, mange mat-relaterte ressurser. Havet, skogen og landbruket omringer sentrum. Denne prosjektoppgaven ønsker å utforske hvordan disse styrkene kan utnyttes for å sikre en god utvikling av Tangvall i den kommende kommunesammenslåingen, slik at den bidrar til økt konkurranse- og tiltrekningskraft for nye Kristiansand.

## PROBLEMSTILLING

Kommunens fokus på Tangvall som handelssenter har ført til et lite differensiert funksjonstilbud i sentrum, slik at Tangvall kun tilfredsstillende befolkningens grunnleggende behov. Med store grå flater, ineffektiv arealbruk og lite attraktive offentlige plasser, er det dårlig tilrettelagt for opphold. Vår tomt er et godt eksempel på dette, da den består av delvis ubebodde boliger samt parkeringsplasser. Målet vårt er å bidra til økt aktivitet i Tangvall gjennom hele året, ved å understøtte lokalkulturen i området.

**Problemstilling:** Er det mulig å utnytte stedets lokalisering og omkringliggende kvaliteter for å utvikle en annen type handelskonsept som setter fokus på opplevelse?

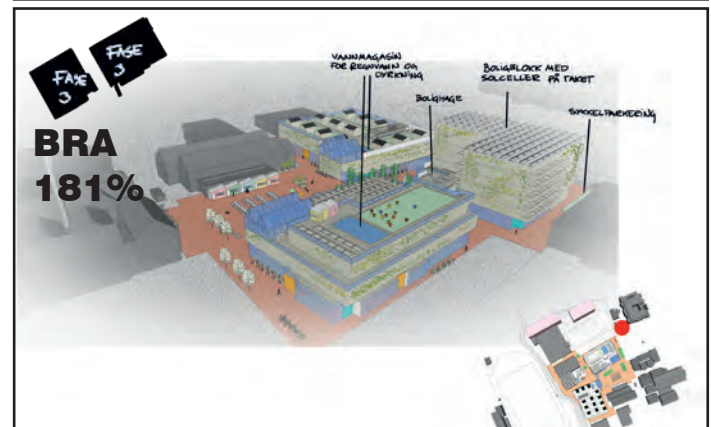
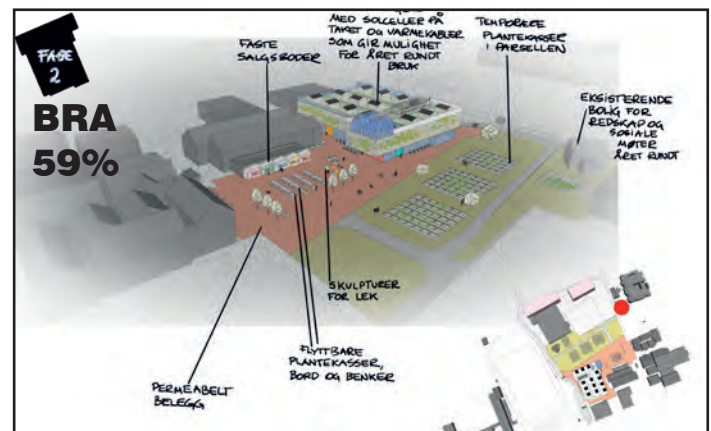
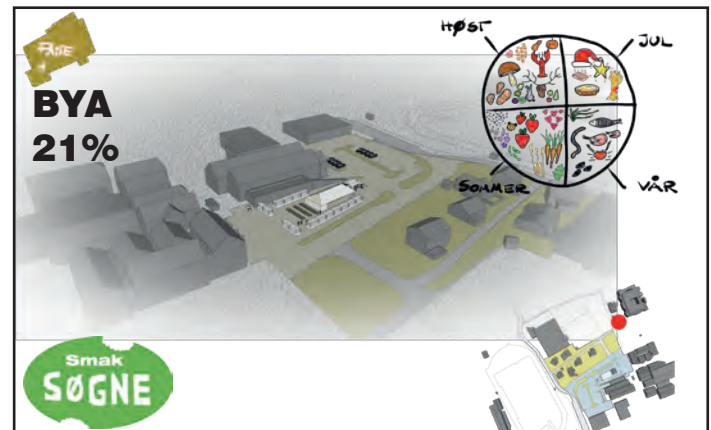
## HVA - HVORDAN- HVORFOR?

Tomt A skal utvikles til et senter for matproduksjon og matkonsumpsjon. Prosjektet vil foregå som en prosess over tid, der tettheten øker, og utvidelsen skjer samtidig som interessen øker.



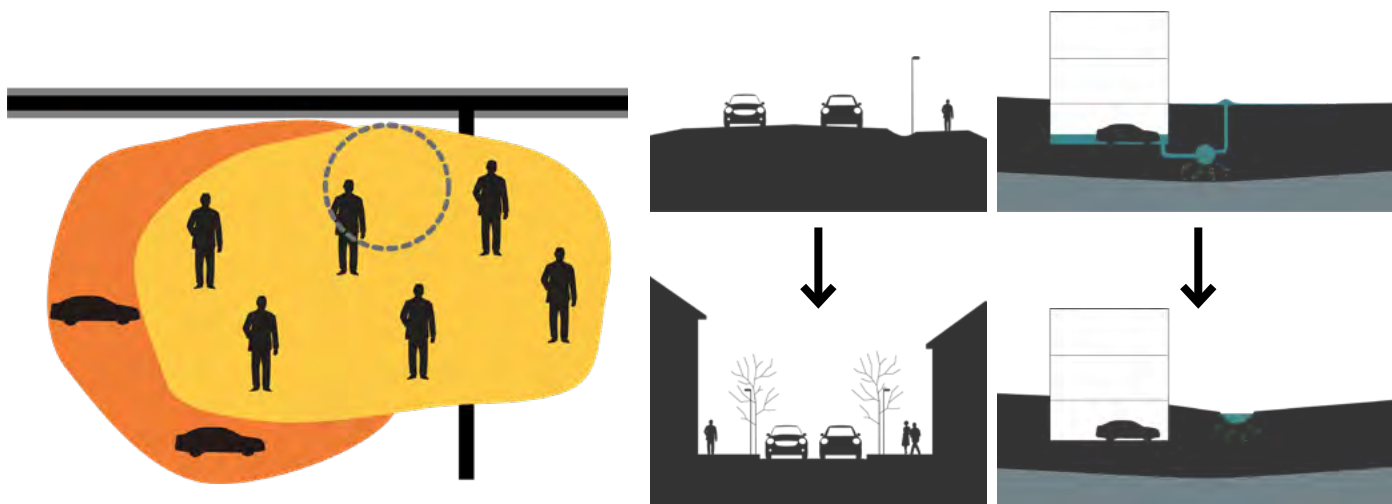
Utviklingen vil gå gjennom tre faser, S, L og XL. Fra første fase med etablering av et torg, gjennom andre fase med bygging av Mathallen til siste fase der boliger og et matverksted blir til. Mat-senteret vil gå fra å være et tilbud for de lokale, til å bli en destinasjon for hele Sørlandet.

For å sikre gode byrom, har vi valgt å gå vekk fra parallellt rette linjer, for slik å skape gode mellomrom mellom byggene. For å beskytte mot vind og vær er det også lagt utstikkere i fasaden, for på denne måten øke muligheten for bruk av de offentlige rommene gjennom året. Vi ser for oss at dette prosjektet vil bidra med en dynamisk og bærekraftig møteplass, som er særegen for Tangvall, ved å benytte de latente kvalitene som allerede eksisterer i nærområdet.



# Åpning av Hermannsbekken

TOMT B/ GROUP 6  
Runa Gjerland, Henriette Røgeberg,  
Mette Marie Sanden Jensen, Ingrid S.  
Trovatn og Thea Sanner



## BAKGRUNN

Tangvall sin sterkeste kvalitet er handel. Store parkeringsarealer og brede veier med høye fartsgrenser dekker store deler av sentrumsområdet og Tangvall forøvrig. Mange eldre bor i sentrum, og det er ønske om å få flere unge tilflyttere.

Tomt B ligger i utkanten av den sammenhengende kvartalstrukturen som utgjør Tangvall sentrum. Tomten består i dag av parkeringsplasser, bussholdeplassen og en bensinstasjon. Ungdom oppholder seg på bussholdeplassen og ved diverse serveringssteder rundt tomten. Bensinstasjonen brukes som møtested for diverse foreninger og lag.

## PROBLEMSTILLING

Tangvall er sterkt preget av et uoversiktlig trafikkbilde, med lite hensyn til myke trafikanter og få møteplasser for unge. Sentrum av Tangvall er et fotgjengerområde omringet av bilareal på alle sider. Selv om tomten ligger svært godt tilgjengelig, grenser den på to sider til barrierene Hølleveien og E39. En transformasjon av veistrukturen og tilrettelegging for byrom er nødvendig for å gjøre tomten, og dermed Tangvall, et attraktivt sted å være. Slik endte vi med problemstillingen:

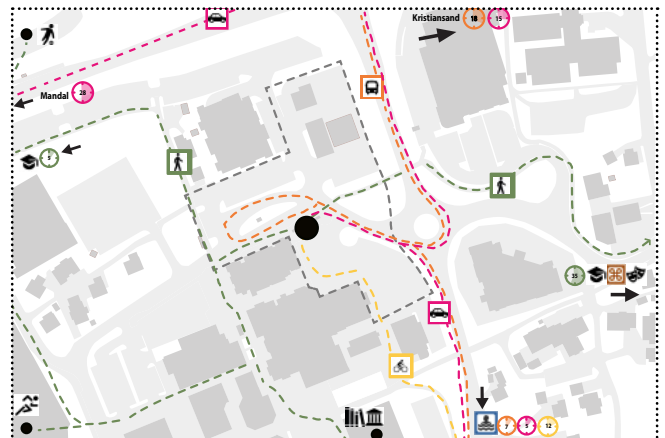
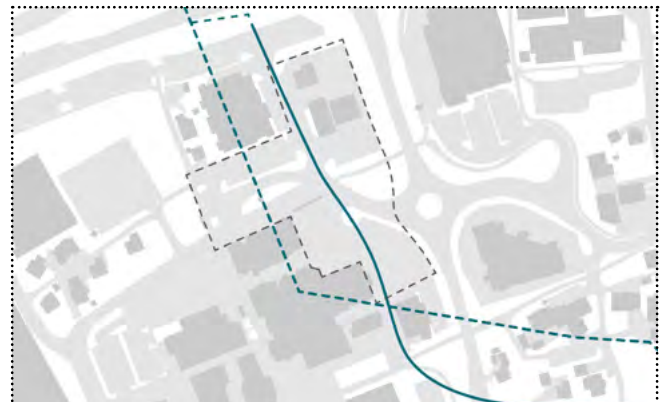
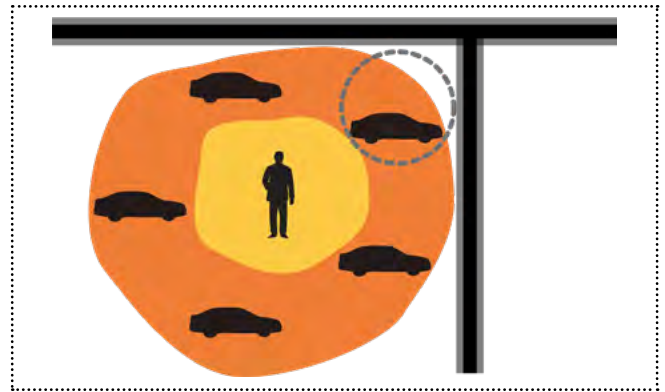
*“Hvordan gjøre Tangvall til et attraktivt og helhetlig sentrumsområde ved å transformere bilens områder til offentlige møteplasser med bedre utnyttelse?”*

## HVA - HVORDAN- HVORFOR?

Under tomten ligger Hermannsbekken i rør. Den har hittil ikke skapt problemer med oversvømmelse i sentrum, men økte mengder nedbør over kortere intervall på grunn av klimaendringer, øker sjansene for oversvømmelse i fremtiden. Kommunen har selv ønske om å håndtere overvannet åpent og lokalt, noe som støtter en åpning av bekken.

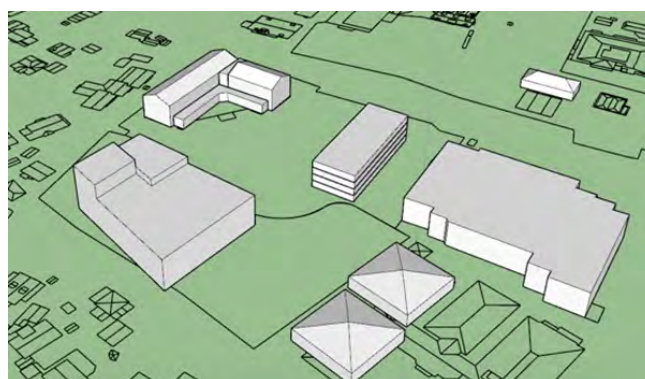
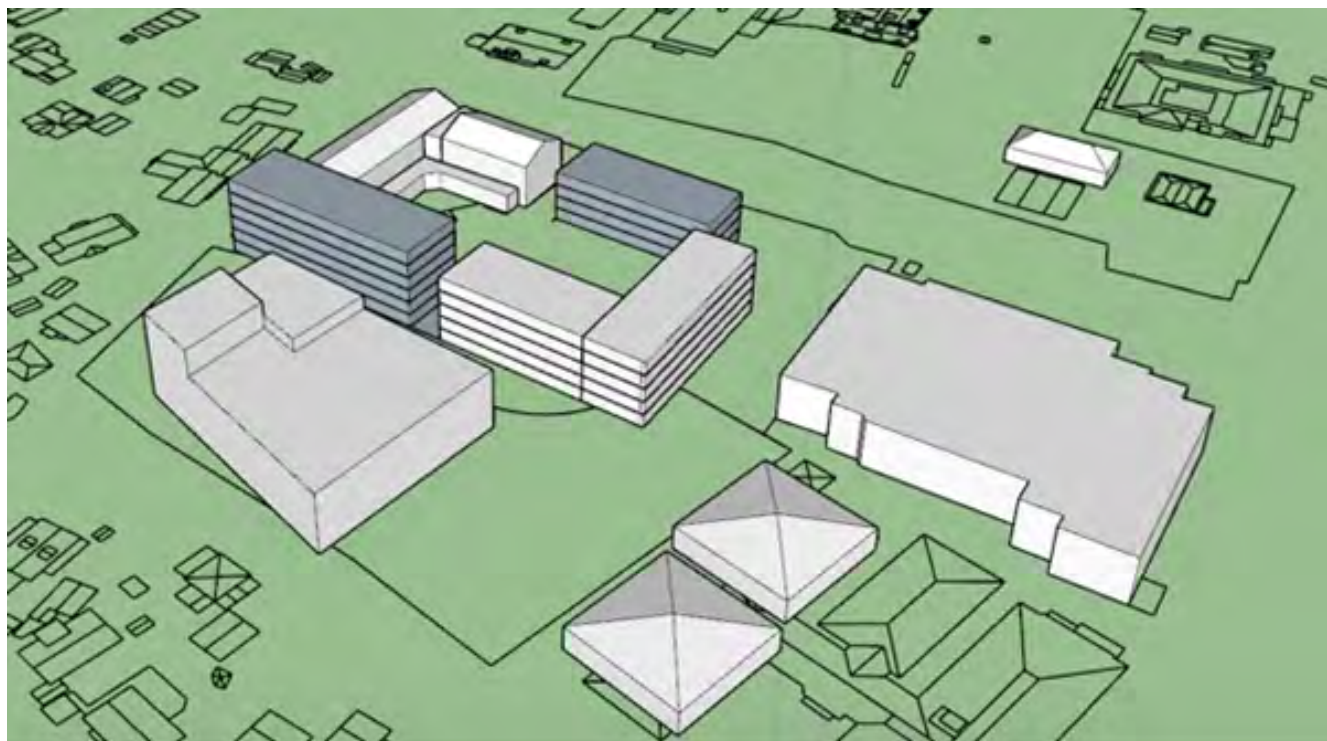
I dag oppleves Hølleveien som en barriere for både myke trafikanter og sentrumsutviklingen. Mye av dette grunnes i at Hølleveien er en vei, som er tilrettelagt for bilen og ikke mennesket. Store arealer blir dekket for å støtte veiens høye fartsgrense og tilrettelegge for rundkjøringen og dens “blekksprutarmene.” Det har blitt undersøkt muligheter for å forbedre mobiliteten ved å rette ut armene, og gjøre tomten helt bilfri. Ved å endre Hølleveien fra vei til gate vil man transformere barrieren til en passasje tilpasset menneskelig skala.

For å samsvare med den økte tilflyttingen, bygges det boliger i fire av de fem nye byggene på tomten. I første etasje på alle bygg vil det være ulike typer sentrumsorientert næring. Bygget uten boliger er tenkt til kultur, da dette vil kunne være med på å trekke unge inn til sentrum.



# Generasjonene møtes i nytt boligkonsept

Tangvall tomt C/ GROUP 10  
Torgeir Kopperud,  
Knut Eide



## BAKGRUNN

Tangvall er kommunesenteret i Søgne. Når kommunen blir del av storkommunen Kristiansand blir det viktig å dyrke frem det særegne med stedet som man bare kan finne der og ikke andre steder. Vi tenker at det er et potensiale for å tiltrekke seg småbarnsfamilier som ønsker at barna skal vokse opp på et mindre sted med tilgang til båtliv og friluftsliv.

Utfordringen i dag er at befolkningsstrukturen i sentrum ikke er i balanse da det stort sett er eldre som kjøper de nye leilighetene som bygges der.

En annen utfordring er at tomten vi jobber med er regulert for sentrumsformål med næring i første etasje og boliger over. Dette gjør det vanskeligere å lage et boligkonsept som er tilrettelagt for barnefamilier. Dessuten er det allerede en overetablering av butikker i en kommune med et tynt befolkningsgrunnlag.

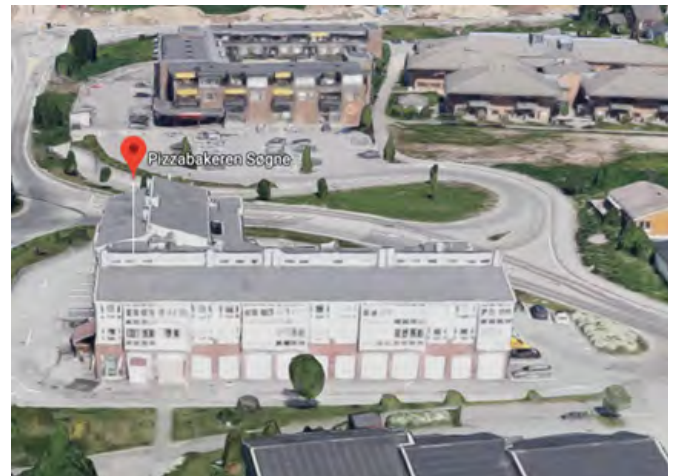
Det er også vanskelig å bygge på tomten da dagens veistruktur tar det meste av plassen.

## PROBLEMSTILLING

Vi trenger flere barnefamilier for å få en balansert befolkningsstruktur i sentrum. Leilighetene som bygges der i dag er for dyre og ikke tilrettelagt for barnefamilier og enslige. Ellers må vi finne ut av hvordan vi kan etablere ny næring eller service som ikke er i konkurranse med det eksisterende, og hvordan vi kan bygge en alternativ veistruktur.

## HVA - HVORDAN- HVORFOR?

Vi ønsker å legge til rette for boliger hvor generasjonene kan møtes og har studert 3 ulike boligkonsepter som har fokus på dette. Vi ser at det er mulig å blande generasjonene hvis det aktivt legges tilrette og det etableres rimelige boliger og et opplegg for delingsøkonomi. Videre har vi utforsket 3 ulike typer bebyggelse med ulike grader av tetthet for å se hva som vil fungere best både på tomten, men også med tanke på stedet og konseptet vi ønsker å etablere. For å få dette til har vi lagt om veistrukturen og etablert noe næring og service knyttet til mobilitet, barnehage og utleie i eksisterende bebyggelse.

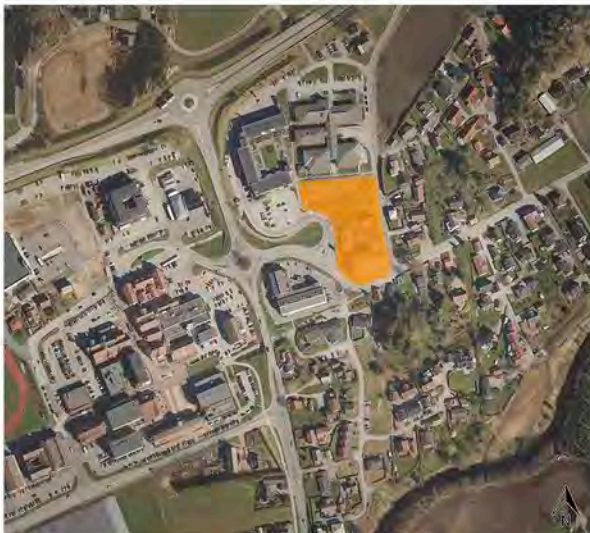


	Enebolig	Rekkehus	Leilighet	Tomannsbolig
Lagt ut for salg	51	2	49	17
Solgt	49	2	46	16
Til salgs nå	9	0	10	5
Gjennomsnittspris	3 426 983	1 770 000	2 621 513	2 770 238
m <sup>2</sup> pris BOA/P-rom	22 324	16 875	32 186	24 711
Avvik pris/prisantydning	-1.4 %	0 %	-1.6 %	-3.3 %



## Tangvall 360

Tangvall tomt D, gruppe 11

Anita Swan Olsen, Cato Gulestø, Christine Halle Henriksen,  
Harald Magnus Simonsen, Jørgen Kaupang-Marthinsen og  
Ola Oksdøl Johansen

1 Tomtens beliggenhet i Tangvall.



Naturkvaliteter i nærheten av Tangvall.

## BAKGRUNN

Hensikten med vårt mulighetsstudie er å vise hvordan Tangvall kan posisjonere seg som et attraktivt sentrum i nye Kristiansand kommune gjennom utvikling av et konkret areal. Tangvall fremstår i dag som et handelssted for gjennomreisende. Stedets arealbruk oppleves å i stor grad bestå av grå strukturer. Vår tomt lider til dels under dette ved å i dag være lite tilgjengelig fra sentrum. Veinettet tjener som en barriere og hindrer effektiv flyt for myke trafikanter og blokkerer siktlinjen fra tomt D mot sentrum. Tangvall oppleves som et konstruert kommunesentrum uten historisk forankring.

## PROBLEMSTILLING

Grunnet Tangvalls nærhet til kvaliteter knyttet til omkringliggende natur formulerte vi tidlig følgende problemstilling:

*Hvordan kan et friluft- og opplevelsessenter gjøre Tangvall til en attraktiv destinasjon i nye Kristiansand kommune?*

Videre ble det formulert underproblemstillinger for å utforske hvorvidt det er mulig å etablere et helårstilbud på tomten, om tilgjengeligheten til naturkvalitetene kan styrkes, om senteret kan bli en stedstilpasset sentral møteplass, og hvilke aktører som kan hjelpe eller hindre prosjektet.

## HVA - HVORDAN- HVORFOR?

Hensikten med friluft- og opplevelsessenteret er å skape den sentrale møteplassen i Tangvall, stedet der alle treffes. Søgne kommune som helhet den rike historien Tangvall som sted mangler. Gjennom å fremheve Søgne historie kombinert med aktiviteter knyttet til den omkringliggende naturen er hensikten å skape et byrom som er identitetsskapende og definerende for Tangvall.

Rommene som foreslås på tomten har til hensikt å styrke innholdet i bygningene og rette fokus ut mot områdets naturkvaliteter.

Tetthetsstudiene ble utført som konseptstudier på tomten. Hver tetthet har ulikt innhold.

Foruten arealet på tildelt tomt ble også muligheten for å endre veinstrukturen rundt tomten analysert. Ved å endre veinstrukturen, især rundkjøringen vest for tomten kan betydelig areal tilføres programmet.



Diagnosekart. utfordringer i Tangvall.



Eksisterende veinett.



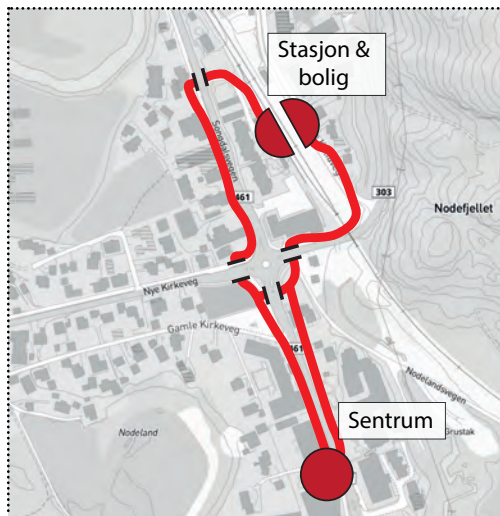
Foreslått veinett.



Stemmingsbilde fra torget.



Utilgjengelig togstasjon



Ny bevegelsesakse





## BAKGRUNN

I dag fremstår Nodeland som et typisk norsk tettsted i distriktet, der planleggingen har skjedd på bilens premisser, og hvor sentrum har blitt utformet for å tilfredsstill bilistenes behov. Nodeland har en rekke gode kvaliteter, men oppleves som oppstykket og uten en klar sammenheng. Den opprinnelige stasjonsbygda har blitt til et tettsted for de kjørende, der en mur skiller av togstasjonen fra resten av sentrum. Utfordringen blir å skape en forbindelse som kan knytte sammen stedets kvaliteter til et helhetlig sentrum som riktignok tar hensyn til bilen, men likevel setter de gående øverst på prioriteringslisten.

## PROBLEMSTILLING

“Hvordan kan vi utvikle tomten til å bedre knytte sentrum og togstasjonen sammen, med sikte på å gjøre Nodeland sentrum mer helhetlig, attraktivt og gangbart?”

## HVA - HVORDAN- HVORFOR?’

Vi ønsker å gjøre tomten om til et attraktivt møtested som kan generere liv og aktivitet til Nodeland, og samtidig oppmuntre til bruk av toget. For å sikre helhet fokuserer vi på å styrke overganger og akser fra tomten til resten av sentrum. Attraktivitet skal oppnås ved å tilføre flere sentrumsfunksjoner, hovedsakelig gjennom utviklingen av et nytt stasjonstorg. For å forbedre gangbarhet søker vi å fjerne og redusere barrierer og problemområder i tilknytning til tomten.

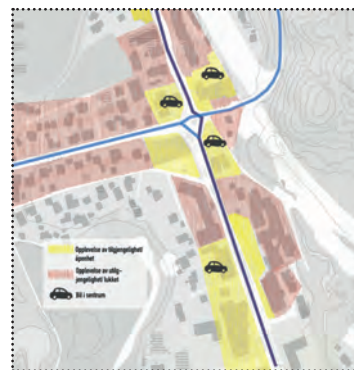
Vi har gjennomført ulike analyser for å utforske mulighetsrommet og finne en løsning som er tilpasset Nodelands forutsetninger og behov. Vi har utforsket tre scenarier med ulike grep for bevegelsesakser og bygningsstruktur, og testet utnyttelse gjennom tetthets- og høydestudier.

I vår løsning legges det opp til en kombinasjon av handel, næring og bolig på den østre tomten, og hovedsakelig boligbebyggelse på den vestre tomten. Gjennom dette grepet åpner vi opp togstasjonen, og tilfører sårt tiltrengte oppholdsarealer og møteplasser for Nodelands innbyggere og besøkende.

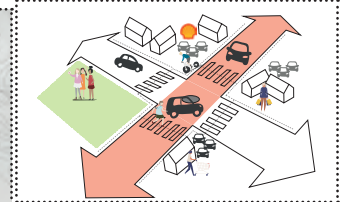
### Høydestudie



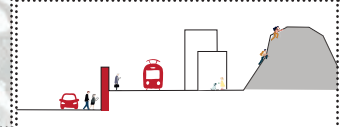
### Et bilbasert sentrum



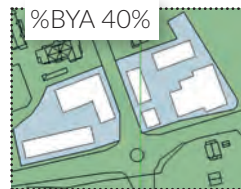
### Rundkjøringen er origo



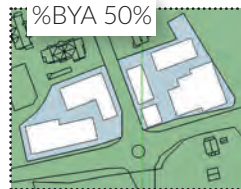
### Nodelandsmuren splitter



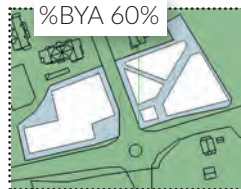
### %BYA 40%



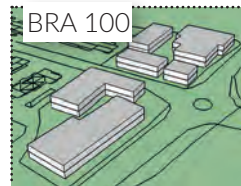
### %BYA 50%



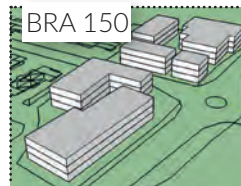
### %BYA 60%



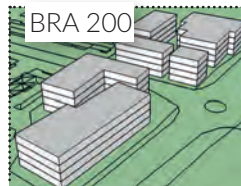
### BRA 100



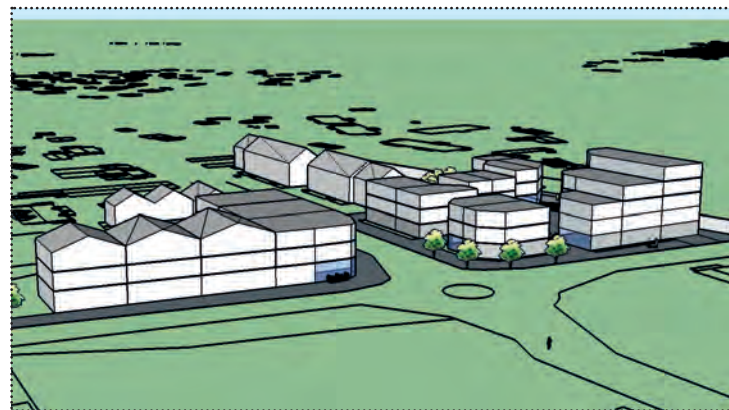
### BRA 150

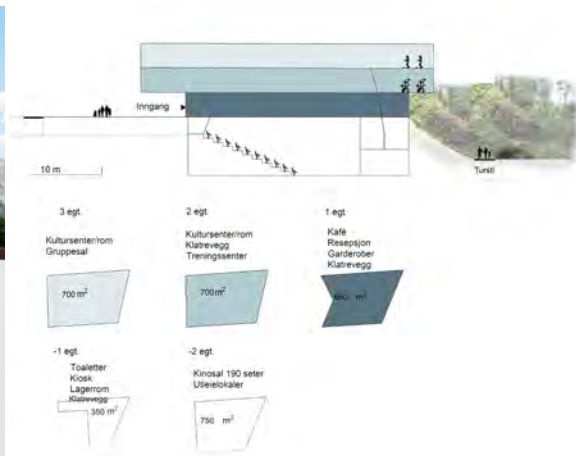
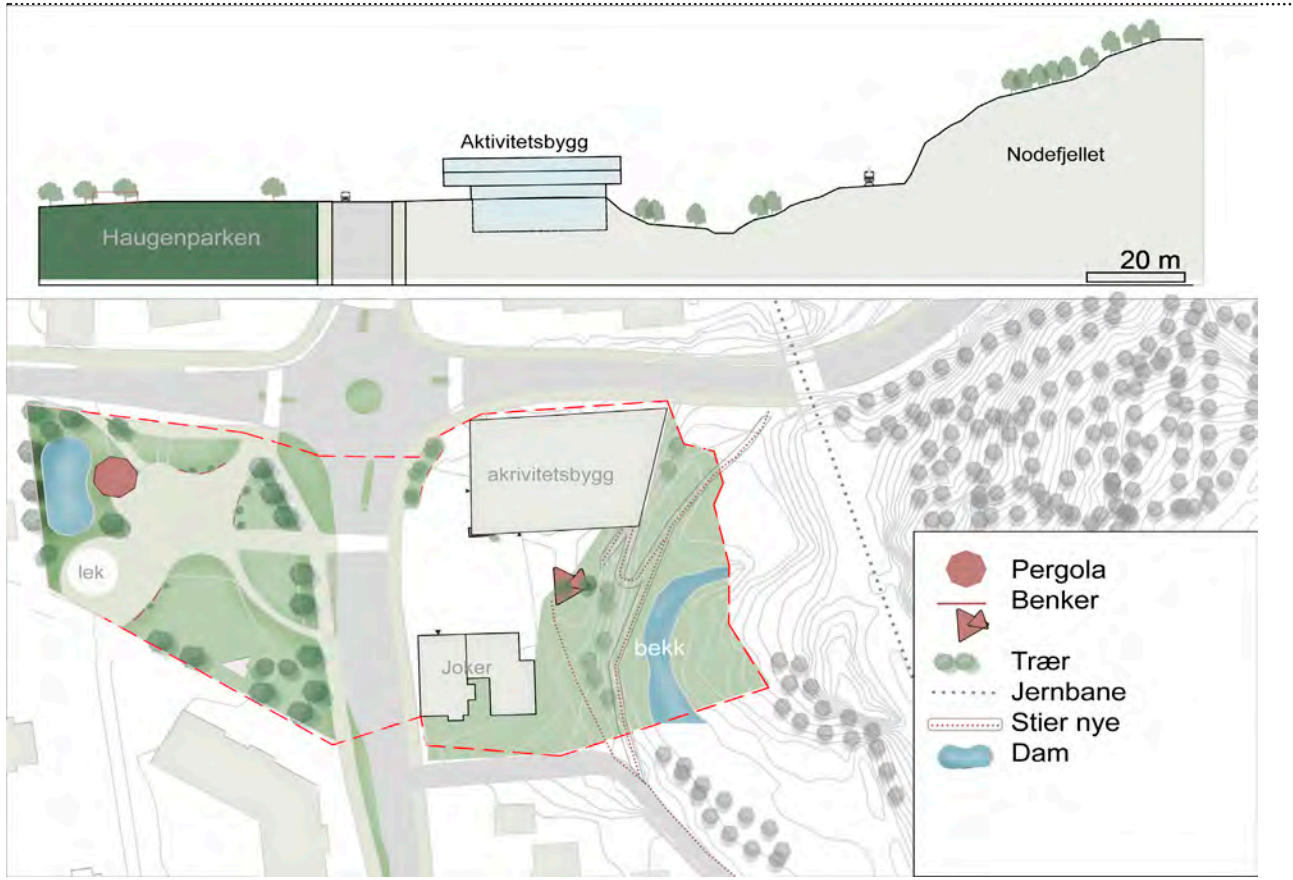


### BRA 200



### Hovedscenarier





## BAKGRUNN

Nodeland oppleves som folketomt i mangel på en skikkelig sentrumskerne, og planleggingen bærer preg av en tilfeldig og stykkevis utvikling med utgangspunkt i rundkjøringen. Når sentrum i hovedsak baseres rundt en rundkjøring og deles av en vei, er det utfordrende å skape gode sammenhenger. Nodeland mangler både ute- og innendørs oppholdssteder, og det er også mangel på et aktivitets- og kulturtilbud som inkluderer en større del av befolkningen. Vårt inntrykk er at sentrum er for biler og ikke for mennesker. En annen utfordring er å bygge i en skala som er bærekraftig for et tettsted av denne størrelsen. Flere av utfordringene på tomten handler om barrierer. Tomten vi har utviklet er delt opp i tre deler oppstykket av to veier. Dette har gjort det utfordrende å skape gode sammenhenger mellom de ulike sidene av tomten. Vi har blant annet sett oss nødt til å flytte den minst trafikkerte veien. Tomten har topografiske utfordringer med et ulendt terreng ned mot en bekk som vi har måttet jobbe med å inkorporere på en god måte. Deler av tomten ligger i et flomutsatt område i øst, noe har vi måttet hensynta for å unngå skader på det nye bygget.

## PROBLEMSTILLING

«Hvordan kan man utvikle de to sidene av tomten for å skape et levende sentrum på Nodeland?». Sentrum er ikke et sted folk typisk oppholder seg. Vår utvikling skal bringe nytt liv til sentrum og skape en møteplass hvor folk vil være.

## HVA - HVORDAN- HVORFOR?

Konteksten, nærmiljøet, og den geografiske beliggenheten har spilt en stor rolle i valg av utforming. Målet med konseptet har vært å styrke sentrum i Nodeland i forbindelse med utviklingen av Nye Kristiansand. Dette blir gjort gjennom økt tilgjengelighet, opparbeidede uterom, et variert og inkluderende aktivitets- og kulturtilbud, og fokus på helårsbruk. Den aktuelle tomten er utfordrende og vi har hatt fokus på å gjøre disse utfordringene om til muligheter. Resultatet har blitt utbygging av et kultur- og aktivitetshus og videreutvikling av Haugenparken der nye elementer og bedre sammenheng mellom grøntdrag har stått i fokus. Tomten ligger nært Nodefjellet og med en rekke turmuligheter, noe vi har fokusert på å tilgjengeliggjøre fra tomten ved å anlegge en tursti ned mot et eksisterende beggeløp. Prosjektet har fokus på aktive fasader som tilrettelegger for levende byrom, moderne design, tilgjengeliggjøring av natur og bærekraft.



(Nye) Noden

tomt C/ GRUPPE 2  
 Andrea N. Aurdal  
 Elvis E. Harsheim  
 Ida H. Gramstad  
 Jens C. Midtgarden  
 Kristoffer T. Sørensen



Illustrasjonen til venstre viser situasjonen i dag. Tomt og bygninger markert i rødt.

Illustrasjonen til høyre viser planforslaget med tilknytning til elveløkka.

## BAKGRUNN

Kristiansand kommune skal slås sammen med Søgne og Songdalen kommune i 2020. I denne sammenhengen skal lokalsenterne i nye Kristiansand kommune styrkes. Med dette som utgangspunkt har vi arbeidet med utviklingen av Nodeland, nærmere bestemt, tomt C. Nodeland er i dag Kommunesenteret i Songdalen kommune, med gode transportmuligheter via tog og bil til Kristiansand. Tomt C er lokalisert sør for Haugenparken og et viktig moment er at tomten inneholder kommunens planlagte gågate.

## PROBLEMSTILLING

Hvordan kan god byromsutvikling bidra til aktivisering av befolkningen i Nodeland?

Med byromsutvikling, så tenker vi på sammensetningen av bygninger og deres funksjoner. Vi har også lagt stor vekt på at forslaget skal fungere som en katalysator for langsiktig stedsutvikling på Nodeland.

## HVA - HVORDAN- HVORFOR?

Vi har angrepet denne problemstillingen med en rekke analyser for å identifisere hva som preger Nodeland i dag, slik at vi vil ha et godt fundament for arbeidet videre. Slike analyser har blant annet vært historiske analyser, markedsanalyser, tilgjengelighetsanalyser, samt landskapsanalyser. Ut i fra den innhentede dataene har vi produsert to ulike mulighetsstudier basert på tanken om ulik utnyttelsesgrad med en kombinasjon av kulturhus, næring og bolig (alternativ A og B). Det tredje mulighetsstudiet baserer seg på ren boligutnyttelse (alternativ C).

Med de tre ulike mulighetsstudiene som bakgrunn bestemte vi oss for å fortsette utviklingen av alternativ B. Alternativ B er en sammensetning av kulturhus, leiligheter og næring på bakkeplan samt kontorlokaler. Forslaget har en utnyttelsesgrad på 34% og en BRA på 114%, noe som er midt i mellom alternativ A og C med tanke på BYA og BRA. Vi mener at kombinasjonen av bygg vil øke bevisstheten rundt Nodeland som et sentrum. Ved å etablere kulturhus, kontor og næring sikrer vi at arealet i sentrum blir hyppigere brukt av befolkningen. Vi tror også sterkt på at valget rundt å etablere et kulturhus vil stadfeste Nodelands identitet i regionen, og på lengre sikt fungere som et trekkplaster for fremtidig fortetting rundt sentrum.

Det vært et fokus på å lage et konsept som skaper gode rom og som spiller på lag med Nodelands enestående natur.



Sol-/skyggeanalyse av alternativ B kl 18 i september



# Slettevold Terrasse

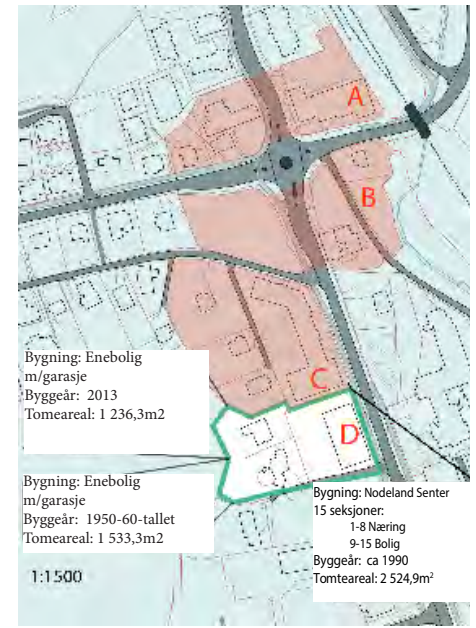
Nodeland tomt D/ GRUPPE 7

Nils Håvar Høgset  
 Julie Bakk Mørck  
 Tiril Evensen  
 Cecilie Nødtvedt  
 Andreas Risdal



Skisse av prjosektet hovedtrekk: Anlegger gågate parallelt med Sogndalsveien, river og bygger nytt vest for gågaten beholder senterbygg og tilføyer en etasje med trapp mot plassen øst for gågaten

## ANALYSER



Situasjonsbilde av nyanlagt gågate med inn- og utganger til tomt.

Kart over gangbarhet, herunder gangfelt stier og kollektivtilbud i Nodeland

Tomtens innhold og plassering i forhold til de øvrige prosjektområdene

## BAKGRUNN

Vår tomt D ligger plassert i Nodeland, en bygd hvor befolkningen er stolte av bygde-statusen sin. De beskriver Nodeland som et godt sted å bo, med gode helsetjenester og mange fritidstilbud for ungdom. Befolkningen virker fornøyd slik det er og er noe motstridende til store endringer. Vi opplever stedet som fragmentert, næringen er spredt og det er lite folk i gatene. Til tross for korte avstander og etablerte gangveier er bygda bygd opp rundt bilen. Utfordringer tilknyttet stedet:

- Befolkningen frykter store endringer
- Lite grunnlag for handelsvirksomhet
- Mangel på spontane møteplasser
- Manglende sentrum dedikert til gående
- Flomutsatt

Tomten ligger i en akse av sentrumsfunksjoner og består av tre eksisterende eiendommer, to eneboliger, og et senter med næring og leiligheter. Noen utfordringer ved tomten:

- Eierskapsproblematikk tilknyttet senteret
- Arealkrevende bebyggelse (eneboliger)
- Parkering

## PROBLEMSTILLING

Tomten er sentralt beliggende med lav arealutnyttelse, vi mener den har et godt utgangspunkt for fortetting i form av boliger og handelstilbud. Gjennom analyser har vi funnet ut at det er en jevn befolkningsvekst og en høy boliggetterspørsel i området. Basert på dette har vi kommet frem til en problemstilling som vi mener peker på en av de tydeligste manglene i Nodeland, og samtidig en av de viktigste faktorene for at stedet skal leve videre, nemlig mennesket.

*“Hvordan kan tomten bidra til å skape aktivitet og levende gater i Nodeland, i lys av kommunesammenslåingen?”*

## HVA - HVORDAN- HVORFOR?

For en høyere og bedre utnyttelse bør eneboligene rives til fordel for leilighetbygg. Dette på bakgrunn av høy boliggetterspørsel og lokalbefolkningens positive formening om Nodeland som bosted. Da møter vi befolkningsveksten og bidrar til mer mennesker i gatene. Det er mest realistisk at senterbygningen blir stående inntil videre, men vi anbefaler noen grep som kan øke kvaliteten:

- Eksisterende leiligheter og næring bevares og fasadene restaureres.
- Etablere påbygg med aktivitetsskapende næring (serveringssted/sportsbutikk).
- Møteplasser og oppholdsarealer skapes med offentlige terrasser over påbygget.
- Det skal opparbeides gode uterom på bakkeplan og allmenn lekeplass, som er med på å bidra til mer aktivitet.
- Etablere en gågate

### Mulighet 1

Tilføye og fortette

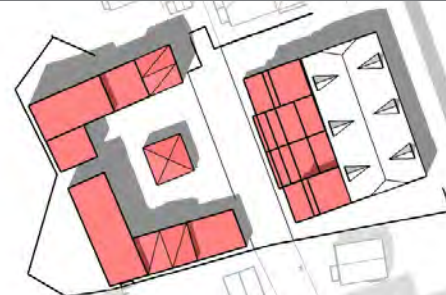
Sol/skygge:  
20. juni  
Kl: 13:30



### Mulighet 2

Tilføye, rive og bygge nytt

Sol/skygge:  
20. juni  
Kl: 13:30



### Mulighet 3

Rive alt og bygge nytt

Sol/skygge:  
20. juni  
Kl: 13:30



Resultat av mulighetsstudie



Snitt Nord-Sør 1:200



Snitt Øst-Vest 1:400









## AVSLUTNINGSEMINAR

## Nye kommuner med «nedlagte» kommunesentre: Hva slags urbanitet? Hvilken rolle?

I forbindelse med avslutningen av LAA 350 og første fase av arbeidet med prosjektet “Kristiansand dobbel+”, ble SITRAP formelt lansert som senter ved NMBU.

Vanligvis skjer kursets semesteravslutning ved at studentene presenterer sine prosjekter for hverandre og med sensor tilstede i NMBUs lokaler på Ås.

Del I: Kl. 08.00 - 11.00. Frokostmøte:  
Gamle kommunesentra – nye tettsteder: hva slags urbanitet? (Møteleder Elin Børrud)

*Stedskvaliteter i S, M, L: bygd, kommunesent-  
er eller småby?* v/ Siv ark. Phd-kandidat Anja  
Standal, NMBU

*Byer og tettsteder. Status for nasjonal politikk  
v/ utredningsleder Tore Leite, KMD*

*Med fire rådhus til overs – Indre Østfold pr. 1.1.  
2020* v/ Maren Hersleth Holsen, direktør for sted-  
sutvikling og innbyggerdialog, Indre- Østfold

*Hvordan bygge ny identitet? Hvilke plan og  
medvirkningsprosesser må til? Hva kan vi lære  
av Nordland fylkeskommunes Byromseminar.  
v/ Heidi Ramsvik, Rådgiver stedsutvikling Nor-  
dland fylkeskommune/ PhD stipendiat NMBU*

*Panelsamtale om hva som skjer når kommun-  
er slås sammen. Hvordan planlegge for en  
rolleendring i tettstedstrukturen? Hvilke utfor-  
dringer må de nye kommunene ta høyde for?*  
Tore Leite KMD, Grethe Salvesvold, Skedsmo  
kommune, Kjell Sverre Langenes, Nye Kris-  
tiansand kommune.

Høsten 2018 hadde kurset gjennomgang med sensor uka før studentene leverte inn prosjektet sitt. Semesteret ble avsluttet med et åpent møte på Kulturhuset i Oslo med presentasjoner fra eksterne innlegg og studentenes arbeid og en åpen samtale om den tematikken kurset jobbet med. I stedet for å ha en lukket samling innenfor universitets fire vegger ble her studentene utfordret til å dele arbeidet sitt med flere interesserte.

Etter frokostmøtet med foredrag fra Indre Østfold kommune, Kommunaldepartementet, og doktorgradsstipendiater fra NMBU, var det studentene sin tur til å presentere en kortversjon av sine innleverte prosjekt og dermed dele sine betraktninger og konklusjoner med publikumet som møtte opp på dette åpne, offentlige arrangementet.

Mange av de som vi hadde hatt kontakt med i Kristiansand, Søgne og Songdalen kommuner kom for å se og høre hva studentene hadde utforsket og funnet ut i løpet av semesteret og



Fra Kristiansand kommune ordfører, Harald Furre, planleggere Christina Rasmussen og Knut Felberg og Elin Børrud, NMBU.  
Foto Tove Rømo Grande / NMBU



*Kvadraturen: Vetle Riis Hallås, Frida Sandbæk, Håkon Ahrén Heløe og Ingeborg Mork Ryen*



*Nodeland: Hilde Rognlien, Amalie Vågen, Nils Høgset, Ida H. Gramstad*



*Tangvall: Jørgen Kaupang-Marthinsen, Ingrid Synnesdotter Trovatn, Heidi Jensseter, Torger Kopperud*

Arrangementet på Kulturhuset er et eksempel på hvordan SITRAP vil jobbe, utadrettet og i skjæringsfeltet mellom praksis, undervisning og forskning.

Del II Kl. 13.00 -16 .00 Ettermiddagseminar – «Kristiansand dobbel +»

Møteleder Martin Rasch Ersdal, universitetslektor NMBU, Byplanlegger MA, Grape Architects AS

*På let etter det transfaglige mellom forskning – undervisning og praksis v/ Elin Børud, professor i by- og regionplanlegging, leder av SITRAP, NMBU*

*Nye Kristiansand: nye suksesser?v/ Camilla Dunsæd, rådmann i Nye Kristiansand kommune*

*Studentblikk på Nye Kristiansand – 3 x 15 min studentpresentasjoner*

*Panelsamtale om studentenes forslag – hvordan kan kommunen arbeide videre med denne type innspill? Hvilken overføringsverdi er det fra utforskning i utdanning til behovene i praksis?*

Ellen Husaas, KMD Jan Willy Føreland, WSP, Christina Rasmussen, Kristiansand kommune, Maren Hersleth Holsen, direktør, Indre- Østfold, Charlotte Helleland (sensor), Dark Arkitekter

*Lansering av Senter for integrert, transfaglig undervisning i planlegging (SITRAP) v/ Eva Falleth, dekan Fakultet for landskap og samfunn, NMBU*



# ET UTVALG AV STUDENTENES INDIVIDUELLE TEKSTER

# Hvordan lokale omgivelser påvirker helse og trivsel i forbindelse med fortetting

Amalie Vågen

## Innledning

Teksten tar for seg «hvordan lokale omgivelser, i lys av fortetting, påvirker helse og trivsel». Hensikten er å belyseulike sammenhenger mellom omgivelsene der man bor og oppholder seg I, og se på hvilken påvirkning dette kan ha på trivsel og helse. Teksten skal også belyse aktuelle motsetninger og virkemidler forbundet med folkehelse og fortetting. To hovedkilder er anvendt Public places – Urban spaces<sup>1</sup> og Prosjektbasert byutvikling<sup>2</sup>. Teksten tar først for seg hvordan det lokale miljøet er avhengig av grunnleggende tekniske faktorer for å fungere. Deretter legges fokuset over på eksterne påvirkninger som planlegging for en tett by med korte avstander, og som legger til rette for lett tilgang til usunn mat. Videre poengteres de positive effektene en tett by kan ha på helsen. Forbedring av kollektivtransport stimulerer til mindre bilbruk og redusert veistøv. Byens fysiske form drøftes også som en forutsetning for daglig aktivitet, sammen med naturlig lys, ventilasjon, utsikt mot grøntarealer og nærhet til grønne områder utendørs.

## Lokale omgivelser

På et lokalt nivå påvirkes miljøet av flere detaljerte tekniske faktorer; for å beskytte lokale miljøer mot sykdom kreves en sikker tilførsel av vann, et sanitært kloakk- og avfallssystem, god drenering av overvann og fasiliteter for personlig hygiene og tilberedelse av mat<sup>3</sup>. Beskyttelse mot skader, sykdom og kroniske sykdommer krever tilstrekkelig sikkerhet rundt bygningsstruktur og brannsikkerhet, lav luftforurensing, beskyttelse mot skadelige materialer og tilgang til nødhjelp. For å redusere psykologisk og sosialt stress kreves tilstrekkelige boforhold som gir trygghet og privatliv for enkeltpersoner og familier<sup>4</sup>. I vesten er mange av disse forutsetningene på plass og er en del av de moderne byene. At dette har blitt en selvfølge i moderne byer har også bidratt til en dramatisk forlengelse av forventet levealder, spesielt i land som USA og Storbritannia<sup>5</sup>. Det som imidlertid har oppstått i nyere tid er helseproblemer man ikke har hatt problemer med tidligere. Dette inkluderer blant annet en økning i personer med sykkelig overvekt, hjerte-og karsykdommer, diabetes, astma, depresjon, vold og andre mentale sykdommer som linkes til moderne livsstiler influert av hvordan det lokale miljøet er designet. Et eksempel på dette er spredningen

---

1 (Carmona et al., 2010

2 (Børrud og Røsnes 2016)

3 (Carmona et al., 2010 s. 230)

4 (Carmona et al., 2010 s. 231)

5 (Carmona et al., 2010 s. 232)

av steder som gir enkel tilgang til og oppmuntrer til overkonsumpsjon av kaloririk mat<sup>6</sup>. Man har også lett tilgang til det meste man skulle ha behov for, og er dermed ikke avhengig av å bevege seg over lange avstander for å handle mat, dra til skolen eller gjøre andre ærender. Fortetting kan bringe med seg helsefordeler i forbindelse med forbedring av kollektivtilbud og mindre bilbruk, noe som motvirker oppbygging av CO2 og svevestøv i luften. På den andre siden vil mindre avstander og tilrettelegging for ulike transportmidler minske avstandene man går eller sykler i løpet av en dag. Dette kan på forårsake negative konsekvenser for folkehelsen. Det må likevel poengteres at samtidig som kollektive transportmidler utvikles, legges det også til rette for sykkel som fremkomstmiddel, som jo er positivt. Det må uansett konkluderes med at kollektive transportmidler er positivt for samfunnet og folkehelsen. Et virkemiddel som brukes for å få flere til å ta i bruk kollektiv transport, er økte bompenger i områder som har problemer med forurensing og mye trafikk, eller innenfor spesielle klokkeslett for å minske rushtrafikk.

Mye av litteraturen som omhandler urban utvikling taler for en kombinasjon av ulike formål, tilkoblede gatenettverk og høyere tetthet for å fremme sosialisering og fysisk aktivitet gjennom å sykle og gå. En bærekraftig utvikling baserer seg i dag i større grad på fortetting, i motsetning til byspredningen som tidligere ble praktisert som et frihetssymbol innenfor en boligkarriere<sup>7</sup>. Etterhvert som man forstod at en slik byutvikling ville kreve mye veikapasitet slik at folk kunne kjøre frem og tilbake til jobb, ble dette noe man ønsket å gå bort i fra. Denne typen byutvikling skapte også problemer som køkjøring og økt forurensing. Dette har man også erfart i større byer i Norge, som Oslo og Bergen. Det har vært lokale problemer med dårlig luftkvalitet og svevestøv, som spesielt merkes på vinterstid når kald luft bidrar til at forurensingen ikke blir luftet ut og blir liggende som et lokk over bebyggelsen. Asfaltslitasje fra piggdekk er en stor kilde til svevestøv, men kommer også fra eksos og vedfyring. Det er faktorer som dette som har ført til at man i større grad ønsker å redusere behovet for transport ved å bo sentrumsnært og dermed bidra til en mer miljøvennlig adferd<sup>8</sup>.

En viktig forutsetning for å fremme miljøvennlig adferd og fysisk aktivitet er nettopp å planlegge for det. Dette innebærer tverrfaglig kompetanse, og samarbeid på tvers av fagområder. Studier gjennomført i USA viser til at fortau og et trivelig landskap kan stimulere til fysisk aktivitet. Gater med få tilknytningsspunkter til andre gater og liten annen menneskelig aktivitet, enn transport, brukes sjeldent til gange, mens gater i områder som forbinder mange typer arealbruk, blir oftere brukt<sup>9</sup>. Jackson<sup>10</sup> som viser til forskning sammenhengen mellom visuell og fysisk tilgang til naturen og det å oppholde seg utendørs, konkluderer med at den mest helsebringende formen for arkitektur eksponerer innbyggerne for naturlig lys og god luft, utsikt mot grøntarealer og nærhet til grønne utendørs områder. Utsikt til grøntområder har i tillegg vist seg å kunne forkorte rehabiliteringstiden på sykehus<sup>11</sup>. Dette gir indikasjoner på hvordan bystrukturen bør utformes for å optimalisere helsefremmende elementer.

---

6 (Carmona et al., 2010 s. 232)

7 (Børrud & Røsnes, 2016 s. 124)

8 (Børrud & Røsnes, 2016 s. 124)

9 (Carmona et al., 2010 s. 232)

10 Jackson (2003: 192-3)

11 (Carmona et al., 2010 s. 232)

## Helsefremmende miljøer

Det er allment kjent at fysisk aktivitet kan ha positiv effekt på folkehelsen. Frank & Engelke<sup>12</sup> argumenterer for at helsefordeler best kan oppnås gjennom å lage helsefremmende miljøer hvor fysisk aktivitet blir oppmuntret som et biprodukt av urban byutvikling. De mener også at det eksisterer en grunnleggende barriere mellom profesjonelle helsespesialister og byplanleggere, noe som forsterkes ved at disse har ulike ansvarsområder og gjennom institusjonelle barrierer<sup>13</sup>. Et resultat av dette har vist seg å være planlegging som støtter opp under og tilrettelegger for avhengighet til bilbruk istedenfor fotgjenger- eller sykkelvennlig utvikling. Strukturelle forhold som møteplasser, grøntområder og boligbygging er viktige for å tilrettelegge for folkehelse. Ved å fortette byer vil man kunne oppnå miljøgevinster ved at man reduserer behovet for transport, samtidig som det skapes bedre forutsetninger for kollektivtransport.

Utviklingskapasitet sier noe om hvordan forhold som er relatert til eierform og arealbruk kan virke med eller mot økt tetthet<sup>14</sup>. Sosial kapasitet sier noe om kjennetegn ved befolkningens sosiale status, tilknytning til området, alder og kjønn, og hvordan dette kan bidra til å holde igjen eller påskynde utviklingstakten i en by<sup>15</sup>. I boken Prosjektbasert utvikling omtales også en studie utført av Mike Jenks<sup>16</sup> som viser hvordan mostanden mot fortetting er større i homogene områder og miljøer med velstående personer, mens fortetting i mer sammensatte områder heller blir oppfattet som muligheter<sup>17</sup>. Man kan altså studere en by som en fysisk form, eller som en samling av mennesker som bruker denne formen som en forutsetning for sin daglige aktivitet. At det er god tilgjengelighet til grøntområder og møteplasser er likevel ikke nok for å øke bruken av disse områdene.<sup>18</sup> Jan Gehl viser i sin bok «livet mellom husene» (2003) til viktigheten av forståelsen av rommet mellom bygningene og bruken av dette. Han viser også til 12 kvalitetskriterier for gode byrom. Disse inkluderer elementer som trygghet, komfort og nytelse<sup>19</sup>. Det er altså en viktig kobling mellom byutvikling og folkehelse, som ikke kan overses. For å forhindre at dårligere folkehelse blir en konsekvens at fortetting trengs det tverrfaglig kompetanse og samarbeid på tvers av fagområder, kombinert med god byplanlegging.

---

12 Frank & Engelke (2001: 214-5)  
13 (Carmona et al., 2010 s. 233)  
14 (Børrud & Røsnes, 2016 s. 141)  
15 (Børrud & Røsnes, 2016 s. 141-142)  
16 (Jenks, 1996)  
17 (Børrud & Røsnes, 2016 s. 142)  
18 (Seaman, Jones & Ellaway, 2010)  
19 (Gehl Architects, 2013)



# Nærhetsbyen – forbindelsen mellom bolig, arbeidsplasser og handel

Henriette Røgeberg

Denne teksten omhandler nærhetsbyen, som er en visjon om fremtidens by, og hvordan få til en slik by. Andre begreper for nærhetsbyen er «5 minutters byen», «10 minuttersbyen», kompakt by og tetthetsbyen for å nevne noen. Målet er å skape attraktive og tilgjengelige sentrum, spesielt for gående og syklende. I nærhetsbyen setter man mennesker i fokus ved å tilby god tilgang og kort vei til stedene som er viktigst i hverdagen<sup>1</sup>. Et levende sentrum som knytter ulike funksjoner sammen oppfattes som en inkluderende by. Det er derfor viktig å få sentrum til å bli et naturlig valg for beboere. I nærhetsbyen er det avgjørende at avstandene er korte. Det skal være enkelt å komme seg til og fra jobb, gjøre ærender og bruke service- og andre kulturtilbud<sup>2</sup>. I denne teksten tar jeg for meg hva nærhetsbyen er og ulike synspunkt på dette.

## Tetthet i nærhetsbyen

Forskning viser at tette og konsentrerte byer gir lavere utslipp og mindre bilbruk per innbygger, sammenlignet med andre byer med større spredt bebyggelse<sup>3</sup>. I en studie av 22 nordiske byer, lå energibruken per innbygger 25 prosent høyere i byer med lavere tetthet enn i tettere byer<sup>4</sup>. Nærhetsbyen har kortere avstander til de ulike funksjonene folk bruker daglig som boligområder, arbeidsplasser, handel, kulturtilbud, skole og barnehage for å nevne noen. I følge Hanssen m.fl. legger en slik by-strategi vekt på høy arealutnyttelse rundt kollektivknutepunkter<sup>5</sup>. Dette resulterer i at byen er mer energieffektiv og mindre forurensende på grunn av at folk bor i nærhet til handel og arbeid, og kan derfor gå, sykle eller bruke kollektivtransport<sup>6</sup>. Til tross for dette, er denne type kompakt by ingen stabil norm eller entydig modell, men også kompleks og konfliktfylt<sup>7</sup>. Noen forskere peker på at byområder med tett bebyggelse og korte avstander, er attraktive, livlige, inkluderende. De er tilgjengelige uten bil og stimulerer økt fysisk aktivitet i hverdagen. Noen hevder derimot, ved å fokusere for mye på tett bebyggelse og korte avstander kan gi dårligere tilgjengelighet, tilknytning og lavere sosial stabilitet og tilhørighet<sup>8</sup>. I følge Næss skal denne type fortetting være med på å bidra til å senke energibruken til transport, ved at man reduserer bilbruk og reiselengde<sup>9</sup>. Neuman påminner oss om at en by med nærhet til alt kan redusere transport behovet, kan det samtidig medføre et økt stressnivå, nabokrangler og psykiske lidelser<sup>10</sup>. Det er derfor viktig at kvalitene ivaretas når nye kvaliteter tilføres til et område, i tillegg til å ha fokus på at byen skal være inkluderende og attraktiv for å skape trivsel<sup>11</sup>.

- 
- 1 (Nordli, 2017)
  - 2 (Gehl, 2013; Hagen, Øksenholt og Tennøy, 2017)
  - 3 (Hansen, Hofstad og Saglie, 2015)
  - 4 (Næss, Sandberg og Røe, 1996)
  - 5 Hanssen, Hofstad og Saglie (2015)
  - 6 (Neuman, 2005)
  - 7 (Børrud og Røsnes, 2016)
  - 8 (Hagen, Øksenholt og Tennøy, 2017)
  - 9 Næss (2015)
  - 10 Neuman (2005)
  - 11 (Børrud og Røsnes, 2016)

## **Boliger i nærhetsbyen**

Hvis man skal tilrettelegge for at flest mulig velger bort privatbilen bør boligområdene utvikles innenfor «fem-minuttersområdet» eller «timinuttersområdet»<sup>12</sup>. Dette betyr at lokaliseringen og kvaliteten av bolig og boligområder er avgjørende. Definisjonen av bokvalitet er de bestemte kvalitetene med boligen og bomiljøet som tillegges verdi, som varierer ved tid og sted<sup>13</sup>. Visse faktorer kan være avgjørende for at et boligområde skal bli attraktivt for beboere. I følge Schmidt (2015) er tre momenter viktige: Kollektivtrafikk, trivelige gater og plasser, og butikker og service<sup>14</sup>. Hage mfl. , trekker frem utearealer av høy kvalitet, kort og god tilgjengelighet til handel, skole, fritidsaktiviteter og kulturtilbud<sup>15</sup>. Nærhetsbyen skal kunne redusere arealbruken ved å bygge blant annet leiligheter med næringsvirksomheter i tilknytning til blokkbebyggelsen.

## **Arbeidsplasser i nærhetsbyen**

Lokalisering av arbeidsplasser kan være er avgjørende for å danne nærhetsbyen. Hvor arbeidsplassen er lokalisert har stor påvirkning på hvordan folk reiser til og fra jobb. Nærhet mellom arbeidsplass og bolig er med på å redusere transportbehovet<sup>16</sup>. Ligger arbeidsplassene ved større knutepunkter eller i sentrum av byene, er det lettvis for folk å reise kollektivt. Er det i tillegg boliger i nærheten, økes også sjansen for at folk reiser til arbeidsplassen enten ved å gå eller sykle<sup>17</sup>. Flere hevder at dette åpner opp muligheten for at folk ikke lenger trenger å være avhengig av transportmiddel for å komme seg til og fra arbeid, og fører til at flere daglige gjøremål kan gjøres til fots<sup>18</sup>. Flere fordeler med lokalisering av arbeidsplasser er av miljømessige årsaker. Jepson og Edwards hevder at ved å forbedre fotgjengertilgangen til arbeidsplassene, bidrar det ikke bare til å redusere utslipp fra transportmidler, men har en positiv helseeffekt på beboerne i samfunnet<sup>19</sup>. Til tross for dette, har en slik utvikling sine begrensninger. De færreste folk vil begrense sine valgmuligheter av arbeidsplasser til kun nær nabolaget, selv om det er transportmessig gunstig (Næss, 2015).

---

12 (Transportøkonomisk institutt, 2017)

13 (Schmidt, 2015)

14 Schmidt (2015)

15 Hagen, Øksenholt og Tennøy (2017)

16 (Tennøy, 2011)

17 (Næss, 2015)

18 (Næss, 2015; Hagen, Øksenholt og Tennøy, 2017)

19 Jepson og Edwards (2010)

## Handel i nærhetsbyen

Handel er et annet viktig moment for å danne nærhetsbyen. Flere byer ønsker som oftest å styrke sentrum for å skape mer trivsel og attraktivitet. En studie fra 2010 viser at av alle reiser som utføres i Norge, utgjør reise til og fra handel mellom en tredjedel og fjerdedel av disse. Reisene varierer i lengde og hvilke transportmiddel som benyttes i forhold til handelsvirksomhetens lokalisering i byen<sup>20</sup>. For å etablere nærhetsbyen med tanke på handel, bør fokuset være på å styrke boliger og arbeidsplasser slik at sosialiseringen rundt disse øker attraktiviteten i et område. Dette innebærer tilrettelegging av butikker, cafeer og kulturtilbud, som er med på å skape et helhetlig område som det er trivelig å oppholde seg i og har lite eller ingen biltrafikk<sup>21</sup>. Folk ønsker videre at handelen skal være lett tilgjengelig og ta så lite tid som mulig. Et eksempel som viser at nærhetsbyen blir mer aktuell, er Plantasjen. Plantasjen er typisk en bilbasert virksomhet med store hagesentre lokalisert i byenes randsoner, men har de siste årene flyttet deler av virksomheten til mindre butikker lokalisert i typiske gangstrøk i ulike byområder i Oslo. Disse butikkene ligger nært boligen og gjør det enkelt å handle uten å benytte bil.

## Konklusjon

Formålet med denne teksten har vært å se på hvordan forbindelsen mellom bolig, arbeidsplasser og handel er med på å skape nærhetsbyen. Jeg har sett på teori som argumenterer for og mot nærhetsbyen. Fremtidens byutvikling kommer til å fokusere mer på å skape nærhet, hvor forbindelsene er tette og tilgangen til ulike funksjoner kan nås innen kort tid. Fokuset må være å prioritere boliger og arbeidsplasser i kombinasjon med cafeer, butikker og kulturtilbud for å skape sosialisering i et område. Videre, det å forbedre forholdene til gående og syklende slik at det er lettere å velge bort bilen. På den andre siden er folks preferanser ulikt når det kommer til hvor tett og nært andre man ønsker å bo. . Til slutt, 'nærhetsbyen' er fremtidens byutvikling fordi det knytter ulike funksjoner sammen og gjør det enklere for beboere å nå alle hverdagslige funksjoner innen umiddelbar avstand uten at det er behov for omfattende bilbruk.

---

20 (Engebreetsen, Hanssen og Strand, 2010)

21 (Hagen, Øksenholt og Tennøy, 2017)

# Den sjette innovasjonsbølgen: innflytelse og utforming i byrom

Andrea Aurdal

Byer utformer seg kontinuerlig for å tilpasse seg folks behov gjennom historien. Byrommet er dermed i konstant endring. Som følger av dette er det en utfordring å definere hva et byrom er. Kan en gate defineres som et byrom? Hva med en park? For ordens skyld vil et byrom være et hvilket som helst areal innenfor en bygrense i denne teksten. For at et område skal kunne kalles et byrom må det altså ikke være noen tvil om at rommet befinner seg innenfor det vi kan definere som en by. Byrommet er med andre ord en integrert del av byen, og kan på en måte beskrives som møteplassen mellom den fysiske delen (urbs) og sosio-kulturelle (civitas) delen av byen<sup>1</sup>. Byens utvikling gjenspeiles av regelmessige teknologiske hopp i form av innovasjonsbølger (se figur 1 i vedlegg). Innovasjonsbølgene har gjennom historien formet byrommets bruk og estetikk, samt integrert ny teknologi og kunnskap inn i byrommet. Det som var ansett som god planlegging på 50-tallet er ikke nødvendigvis det i dag, ettersom en ny innovasjonsbølge holder på å utvikle seg. Newman med fl. er tydelige på at verden er på vei inn i en sjette innovasjonsbølge<sup>2</sup>. Denne bølgen karakteriseres av et tydelig fokus på bærekraft, grønnstruktur og nanoteknologi<sup>3</sup>. Men hvordan påvirker den sjette innovasjonsbølgen dagens og fremtidens byrom?

## Innovasjon i byen

Den første innovasjonsbølgen skapte gangbare byer med industri langs elver og kanaler ved hjelp av vannkraft<sup>4</sup>. Dette var starten på den beryktede industrielle byens ekstremt tette bebyggelse, elendige leveforhold og utbredte fattigdom<sup>5</sup>. Videre gjennom den andre og tredje innovasjonsbølgen vokste byene seg større ettersom jernbaner og trikkelinjer ble utviklet. Den fjerde bølgen markerte starten på verdens oljeeventyr, og bilismen kom som følger. Byer kunne nå vokse utover i alle retninger så langt landskapet tillot. Denne trenden ble delvis snudd da den femte bølgen inntraff, og byfornyelse framfor byspredning ble satt på dagsorden<sup>6</sup>. Den femte bølgen markerte også starten på internett og digital teknologi i hverdagen. Den sjette innovasjonsbølgen bygger videre på den femte, dog med et enda større fokus på teknologi og byfornyelse.

---

1 (Børrud & Røsnes, 2016)

2 Newman, P., Beatley, T., & Boyer, H. (2009)

3 (Carmona, Heath, Oc, & Tiesdell, 2012)

4 (Carmona et al., 2012)

5 (Hall, 2014)

6 (Carmona et al., 2012)

## Vil miljøkrisen tvinge oss inn i den sjette bølgen?

Et spørsmål som gjør seg gjeldende er hvorvidt den sjette innovasjonsbølgen allerede har blitt igangsatt. Newman med fl. argumenterer at verden er inne i en æra hvor billig olje ikke lenger er et faktum<sup>7</sup>. En verden uten billig olje kombinert med miljøkrisen vil altså tvinge oss inn i den sjette bølgen. Som sådan er det grønne skiftet i Norge helt klart et viktig steg i retning mot den sjette innovasjonsbølgen. Det finnes ingen konkret vitenskapelig definisjon av hva det grønne skiftet er. Likevel er det et begrep som ofte blir kastet rundt i media og artikler. Regjeringen definerer det grønne skiftet som en omstilling innen klima og miljø. Altså, det innebærer en omstillingsevne i samfunnet hvor «[...] vekst og utvikling skjer innen naturens tålegrenser»<sup>8</sup>. Denne definisjonen har helt klare paralleller til bærekraftig byutvikling og fornybar energi i likhet med den sjette bølgen. En slik endring i samfunnet vil få konsekvenser for byrommet i form av f.eks. markedsmekanismer. Restauranter, caféer og butikker som tilbyr mat produsert etter kriterier om bærekraftige løsninger er helt vanlig i Oslos byrom.

Den sjette bølgen karakteriseres av blant annet stigende oljepriser, og det vil igjen ha en innvirkning på byer i form av kompakt byutvikling ettersom bilen fases ut<sup>9</sup>. Det grønne skiftet og den sjette bølgen styrer utviklingen mot en slags «resilient city», eller oversatt: den motstandsrike/tilpasningsdyktige byen. Det er flere kjennetegn som beskriver en slik by. For det første inneholder den en integrert blanding av bosted, næring, kultur og institusjon i samme rom<sup>10</sup>. Et annet kjennetegn er fortetting som fremmer gangbarhet heller enn bilavhengighet. Gangbarheten til en by har alltid vært vesentlig for byer før bilen ble allemannseie. Likevel er graden av tilrettelegging for gående og syklende framfor bilen noe man ofte forbinder med det grønne skiftet. Gangbarhet ikke er et nytt fenomen, men nå skjer utviklingen som en konsekvens av det grønne skiftet. Ved tilrettelegging for gående og syklende blir byrommet mer dynamisk og aktivisert. Godt uteklima og tilgang til natur påvirker også aktiviteten. Både parker, marka og andre grøntområder er viktige for folks trivsel i byen. Vern om bynære grøntområder står sterkt hos den norske befolkningen.

Utfordringene verdens byer står ovenfor må møtes med nye løsninger og ideer. Teknologiske framskritt har muligheten til å løse flere av utfordringene. Selv om informasjonsteknologi hadde utspring i den femte innovasjonsbølgen (se figur 1), er det først nå de siste 10 årene at slik teknologi styrer det meste av hverdagen vår. Bruken av informasjon- og kommunikasjonsteknologi har dermed for alvor inn tatt byrommet.

Fremtidens informasjonsteknologi vil bli like revolusjonerende i byene som dagens vann- og avløpssys-

---

7 Newman, Beatley & Boyer (2009)

8 (Klima- og energiseksjonen, 2014)

9 (Carmona et al., 2012).

10 (Newman, Beatley, & Boyer, 2009)

tem, strømmnett og transportsystem<sup>11</sup>. I tillegg finnes det allerede flere eksempler på hvordan apper og annen kommunikasjonsteknologi kan forandre det sosiale aspektet til byrom. Et eksempel er sommeren 2016 når appen Pokemon GO ble sluppet. Hele sommeren flokket store mengder folk seg til offentlige byrom og skapte liv gjennom hele døgnet. Dette hadde igjen muligheten til å endre fysiske aspekter i byrommet, som f.eks. flere stoler og bord til uteservering ettersom flere oppholdt seg på stedet over lengre tid. Dette eksemplet illustrerer hvordan informasjons- og kommunikasjonsteknologi er med på å forme folks oppførsel og tidsbruk i et byrom. Etter hvert som nanoteknologi blir en større del av hverdagen i fremtiden, vil nok mobilteknologi integreres i enda større grad enn i dag.

### **Historiens betydning for fremtidens byutvikling**

Norge har begynt å ta i bruk byutviklingsgrep som samsvarer med den sjette innovasjonsbølges grønne teknologi og miljøaspekt. Kjennskap til historisk utvikling, kontekst og tidligere innovasjonsbølger blir dermed viktigere. Visse aspekter fra tidligere innovasjonsbølger kan være gunstige å ta inspirasjon fra når det gjelder utbygging og utforming av nåtidens og fremtidens byrom. Noen aspekter er allerede blitt integrert i dagens byrom. For eksempel er gangbarheten til den industrielle byen svært attraktivt i dag. Folk syntes det er attraktivt å ha gangbar avstand til jobb, skole og daglige ærend. Dette peker tilbake til hvordan det grønne skiftet i Norge og innovasjonsbølgen skaper en tilpasningsdyktig by. Et annet aspekt fra den industrielle byen gjelder tett bebyggelse. Selv om det på ingen måte er et mål å bygge like tett som på sent 1800-tallet, har fortetting blitt et svært aktuelt tema for å sikre bærekraftig byutvikling. Enda et gammelt fenomen er fokuset på «mixed-use». I tidligere byhistorie var det normalt å eie en liten butikk i 1. etasje mens man bodde med familien sin i **overetasjen**<sup>12</sup>. Folk levde der de jobbet. Med dagens teknologi som utgangspunkt er det helt vanlig å ta med seg jobben hjem i form av at man jobber på PC hjemme eller eksempelvis på en café. En slik endring i jobbvaner vil påvirke fremtiden. Fremtidens byrom kan legge mye vekt på attraktivitet for potensielle næringsdrivende dersom man kan jobbe hvor som helst.

På den andre siden må Norge kvitte seg med noen tidligere grep fra den femte innovasjonsbølgen. Spesielt bilismen må mer eller mindre fases ut for å fokusere fullt på miljøkrisen og hvordan den kan løses. Det blir feil å si at bilen er en nødvendighet i byrommet, ettersom den først ble introdusert så sent som på 60-tallet i Norge. Ved å flytte fokuset vekk fra bilisme og over til kollektiv transport kan mange problemer som støy og forurensning innad i byrommet reduseres. Et alternativ til dette er elektriske biler og andre elektriske framkomstmidler, noe man også ser en økende grad av i byer og tettsteder. En potensielt negativ effekt på byrommet er at alle typer biler i aller høyeste grad må ha sitt eget felt for å forhindre ulykker og sikre myke trafikanter som oppholder seg i samme rom. Selv om elektriske biler ikke forårsaker forurensning eller støy i like stor grad som «vanlige» biler deler de fortsatt opp byrommet ved å segregere aktivitetene.

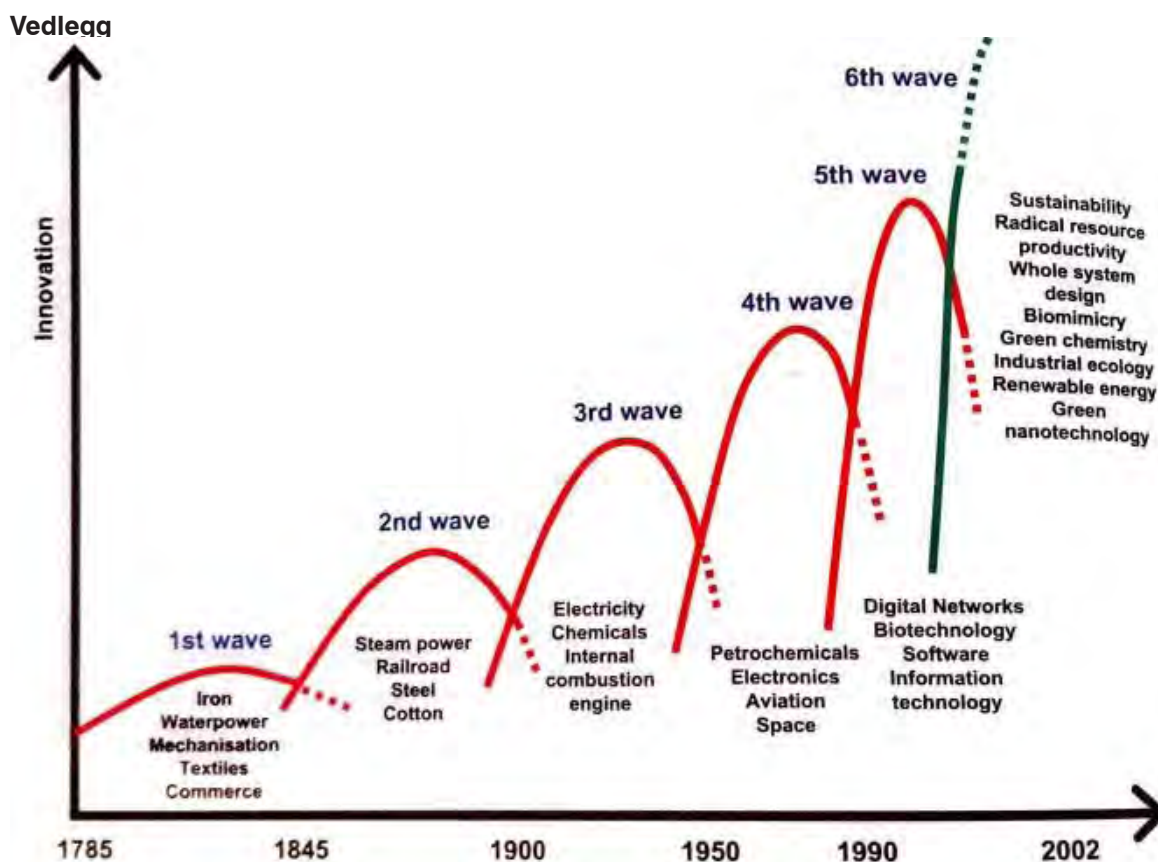
---

11 (Carmona et al., 2012)

12 (Hall, 2014)

## Bærekraft, nanoteknologi og grønnstruktur

Den sjette innovasjonsbølgen bygger på fortidens kunnskap og teknologi. Som nevnt tidligere i teksten har Norge startet å utvikle seg i retningen av en sjette innovasjonsbølge selv om det er noen aspekter fra tidligere innovasjonsbølger som henger igjen. Men det har i økende grad blitt satt fokus på tetthet, grønnstruktur og gangbarhet i byrommet, noe som er forenelig med den bærekraftige utviklingen som kommer med den sjette bølgen. Hva fremtidens nanoteknologi vil medbringe for byrommet er det mest usikre aspektet innen utviklingen. Svært få forutså hvordan utviklingen innen kommunikasjonsteknologi har blitt slik den er i dag, og på samme måte er det vanskelig å se for seg hvordan denne utviklingen vil fortsette fremover. Likevel er det ingen tvil om at den sjette innovasjonsbølgen allerede har begynt å påvirke dagens byrom, og i fremtiden vil både bærekraft, nanoteknologi og grønnstruktur fortsette å forme byrommene.



Figur 1: De seks innovasjonsbølgene som har formet teknologien i byer gjennom historien (Bildet er hentet fra Carmona et al, 2012. Originalt adaptert fra Hargroves & Smith, 2005).

# Historiens skiftende syn på bevaring av kulturarv

Christian Biong

I denne teksten skal jeg se nærmere på det historiske aspektet i moderne byutvikling og de ulike fasenes holdninger til bevaring av kulturarv. Teksten er avgrenset til å handle om Oslo by, men parallellt kan også trekkes til utvikling av andre byer i Norge og utlandet. Jeg vil starte med å forklare begrepet kulturarv samtidig som jeg ser litt på dagens lovverk og myndighetenes påvirkningsmuligheter, før jeg går inn på de historiske trekkene. Avslutningsvis vil jeg se dette opp mot hvordan dagens byutvikling foregår og hvorvidt vi har noe å lære av fortidens forvaltning.

## Det flertydige begrepet kulturarv – nivåer av vern

I Riksantikvarens Bystrategi for 2017-2020 blir kulturarv definert på følgende måte: «Kulturarv omfatter alle materielle og immaterielle uttrykk for menneskelig aktivitet gjennom tidene.»<sup>1</sup>. Begrepet er således veldig vidt og omfatter både kulturminner og kulturmiljø som er definert i kulturminnelovens §2 første og andre ledd<sup>2</sup>:

*Med kulturminner menes alle spor etter menneskelig virksomhet i vårt fysiske miljø, herunder lokaliteter det knytter seg historiske hendelser, tro eller tradisjon til.*

*Med kulturmiljøer menes områder hvor kulturminner inngår som del av en større helhet eller sammenheng.*

Begrepet kulturarv er således ikke avgrenset av et årstall eller tidsperiode, men selv om begrepet treffer vidt, er det ikke alt av materielle og immaterielle uttrykk for menneskelig aktivitet som har lik form for bevaringsverdi. Hovedreglene i kulturminneloven sier at automatisk fredet kulturminner, kulturminner fredet etter vedtak og kulturmiljøer fredet iht. forskrift, er kulturarv av høy bevaringsverdi. Dispensasjonsmulighetene åpner imidlertid for at kulturarv som faller inn under bestemmelsene kan endres eller fjernes. Kulturarv som ikke faller inn under fredningsvedtak, kan bevares gjennom bestemmelsene i plan- og bygningsloven, hvor områder kan avsettes til bevaring<sup>3</sup>. Dette kan på sin side igjen omgås gjennom en omregulering eller dispensasjon. Nederst på skalaen kommer den systematiske listeføringen av relevante bevaringsverdige objekter og områder sammen med privat initiativ til å bevare allerede eksisterende miljøer. Hvilken verneverdi for samfunnet en aktuell kulturarv har, vil i de fleste tilfellene bero på en interesseavveining mellom de direkte og indirekte involverte partene.

1 (Riksantikvaren, 2017)

2 (Lov om kulturminner [kulturminneloven], 1978)

3 (plan- og bygningsloven), 2008)



## Byutviklingens historiske trekk

Når dagens byer ikke lengre tjener de samme formålene som da den ble anlagt, eller det den gjorde for 100 år siden, vil vi se endringer. En by vil alltid være under kontinuerlig utvikling, og en viss grad av endring kreves for at byen ikke skal dø ut. Hva som skal tas vare på versus hva som kan erstattes med et nytt byggeprosjekt må være en basert på en tungtveiende vurdering og ikke kun på grunnlag av prosjektets økonomiske gevinster. Det bør gjøres en samlet vurdering ut i fra hva som er viktig å bevare for fremtiden og hva som skaper en god byform og byrom. Dagens lovverk åpner for en interesseavveining, der lokale myndigheter har en avgjørende rolle knyttet til hva som faktisk lar seg gjennomføre av riving eller bevaring i en prosjektutvikling, noe som er en viktig faktor når det kommer til dagens prosjektbaserte byutvikling<sup>4</sup>. Denne formen for byutvikling har derimot ikke alltid vært den rådene.

Hvordan en by har blitt til og hvorfor den ligger akkurat der den gjør, har mange bakenforliggende årsaker. Byen kan være svært gammel eller den kan ha blitt etablert i nyere tid, samtidig som byens historie kan være mer eller mindre kjent. Årsaken til etableringen er gjerne sammensatt, men vi vil gjerne skille mellom selvgrodde, anlagte og planlagte byer eller en kombinasjon av disse når vi ønsker å forklare byens eksistens<sup>5</sup>. Den selvgrodde byen vil typisk vokse frem over en lang periode. Mid-delalderbyen som grodde frem gjennom flere århundrer er gjerne av dette slaget og kan oppleves som noe tilfeldig. Den anlagte byen kan være en by der byens bakgrunn er knyttet opp mot stedets egenskaper og eksempelvis være anlagt av handelsmessige årsaker, forsvar og militær virksomhet, naturressurser eller for religionsutøvelse. Den planlagte byen er derimot utformet for å ivareta konkrete formål og samfunnsfunksjoner, slik som boligutbygging, arealer for næring, utdanning, forsvar, handel, osv. Den planlagte byen kan fortelle oss noe om hvilke behov og ressurser som ble prioritert og verdsatt i den tiden byen ble planlagt. I dagens Oslo kan vi si at deler er anlagt slik som kvadraturen, mens andre deler er vokst frem som et resultat av handel og industri, mens store områder som Groruddalen er bygget ut etter omfattende planlegging.

## Fra gamle Kristiania mot nye Oslo

Den moderne byplanleggingen tok form fra midten av 1800-tallet og kom som et resultat av industrialiseringens plassbehov. Holdningen til fortiden var gjenstand for den store endringen industrialiseringen medførte, og man fikk et radikalt forhold til endring og byutvikling<sup>6</sup>. For Oslo sin del ble industri lagt langs fjorden og elveløpene. Som i andre tilsvarende byer medførte det en tett, usunn og farlig by med en høy grad av forurensing og helsemessige utfordringer. For når jeg nå snakker om tetthet i og rundt 1800 tallets Kristiania er det viktig å ha i mente hvilke transportmuligheter den vanlige arbeider hadde. I praksis var det nødvendig å bo i gå- eller sykkelavstand fra arbeidsplassen, noe som medførte en fortettingsprosess rundt fabrikkområdene.

4 Børrud og Røsnes (2016)

5 (Børrud & Røsnes, 2016, pp. 28-35)

6 (Carmona, et al., 2003, p. 21)



*Bildet viser slumområdene i Pipervika før saneringen, datering ca. 1925. Foto Oslo Museum*

Med etablering av det kongelige slott, stortinget og universitetet flyttet bysentrum seg oppover langs Karl Johans gate og vestover fra kvadraturen, noe som medførte en blandet arkitektur hvor de fattige strøkene i Pipervika lå i tett tilknytning til de nye murgårdene<sup>7</sup>. Samtidig som industrialiseringen medførte forslumming av byområdene utviklet faget byplanlegging seg fra å være et reguleringsverktøy med håndverksmessig tilnærming, til å bli et akademisk fag, der man så at byformen satte vilkår for innbyggernes liv i byen<sup>8</sup>. Man ønsket å gjøre noe med de dårlige levekårene. Det førte til at man mot slutten av 1800 tallet og begynnelsen på 1900 tallet endret tankesettet til et ønske om å spre bebyggelsen. Samtidig som tankene om å tynne ut den tett bebygde byen etterhvert ble den rådene normen, gjorde frembruddet av jernbane og etter hvert bil det lettere å bygge ut områdene rundt byene, fremfor å transformere de allerede etablerte områdene. Dette medførte at byen trakk seg utover og folk flyttet vekk fra de helseskadelige sentrumsområdene. Planmyndighetene så fullstendig sanering av Oslos dårlige områder som nødvendig for å fornye byen.

I perioden frem mot 1970 var det rådende tankesettet fremtidsrettet og hensynet til kulturvern var mindre relevant<sup>9</sup>, noe som kanskje ikke var så veldig rart forholdene tatt i betraktning. Flere av saneringsplanene ble aldri satt ordentlig i gang, men lå som en klam hånd over byområdene og ga grunneierne få insentiver til å gjennomføre vedlikehold på allerede slitne byområder. Når et forslummet område forfaller ytterligere er det nok vanskelig for mannen i gaten å se verdier i det gamle. I boken *Trekk fra en saneringsprosess* gjengir Odd Ramsøys enkelte intervjuer fra en sosiologisk undersøkelse i 1963 hva beboerne i Vestre Vika føler om saneringsplanene for området, og meningene er spredte men det er noen som er svært positive til planene. «Alle rottene. Rivingen er noe av det beste de har funnet på. Ingen idyll som blir borte, hvis det er det De tenker på. Gammelt og stygt er noe annet enn gammelt og pent.»<sup>10</sup>

7 (Bergkvist, 2011, p. 35)

8 (Børud & Røsnes, 2016, pp. 36-37)

9 (Børud & Røsnes, 2016, p. 50)

10 (Ramsøy, 1963, p. 29)

Etter at fokuset på bevaring av byens kulturarv gradvis ble satt på dagsorden, har det blitt rettet kritikk mot flere av saneringstiltakene som ble iverksatt av planmyndighetene gjennom 1900 tallet. Et kjent eksempel er saneringen av Pipervika, som på 1930 tallet medførte tap av området Tivoli med blant annet Cirkus Verdensteater. I dette tilfelle var det et manglende ønske om bevaring som ble kritisert<sup>11</sup>. Et ønske om bevaring av viktig kulturarv kan selv også medføre tap av historiske verdier som man i fremtiden muligens kunne ha hatt glede av. Et eksempel på dette, er restaurant Skansen på Kontra-skjæret, tegnet av arkitekt Lars Backer, som ble revet fordi det var ønskelig å bevare festningsverket rundt Akershus festning. I ettertid er det høstet kritikk for at man ikke ønsket å bevare det arkitektoniske bygget for fremtiden<sup>12</sup>.

### **Hva kan vi lære av fortiden?**

Det er lett å være etterpåklok når man ser hvordan de konkrete beslutningene, knyttet til bevaring av kulturarv, har påvirket ulike byområder. Vi ser eksempler der samtiden mente det var fornuftig å gjennomføre nye tiltakene, fremfor å bevare, men som i ettertiden oppfattes som feil. Samtidig finner vi andre eksempler på at det er en riktig beslutning å unnlate bevaring av kulturarv, og heller transformere områder. Hva som er riktig eller gal forvaltning av kulturminner vil variere ut i fra hvem du spør, og det en person mener er riktig, vil for en annen være helt feil.

Spørsmålet om hva som skal bevares er tett knyttet til hvilken retning myndighetene, herunder kommunene, ønsker å gå. Vi har sett at loverket setter de ytre rammene, samtidig som lokaldemokratiet har stor makt når det kommer til forvaltningen av de lokale kulturminnene. Det kan være vanskelig å se hva private grunneiere som ønsker å ta vare på et område slik det er, har å stille opp med dersom myndighetene virkelig går inn for å transformere området. Selv om det offentlige ikke kan sette private aktørens ønsker helt til side, kan det for den private muligens oppleves som vanskelig å stå imot planer som er initiert fra offentlige myndigheter når man vet at endring er ønskelig.

Ut i fra dette kan man, kanskje noe dristig hevde at det er majoritetens røst, gjennom demokratiets funksjoner som til enhver tid har størst påvirkningskraft på hvilken kulturarv som skal bevares og hvilken som skal transformeres. Samtidig ligger fokuset knyttet opp mot hva som er riktig og feil å ta vare på, og ikke hvilken funksjon kulturarven spiller i de ulike byrommene.

Etter min oppfatning bør prosessens fokus omhandle hva som er gode byrom, og hvilke funksjoner man vil ta vare på eller forkaste, fremfor hva som er riktig og galt å ta vare på. Dersom et område allerede har de kvalitetene man ønsker et byområde skal ha, er det etter min mening naturlig å jobbe for at de elementene som bidrar til disse kvalitetene, blir bevart. Det å snakke om bevaring eller transformering av konkrete bygg og områder, uten å se dem i sammenheng med den funksjonen de bidrar med, eller i, vil kunne resultere i beslutninger som man i fremtiden kan oppfatte som en feil vurdering.

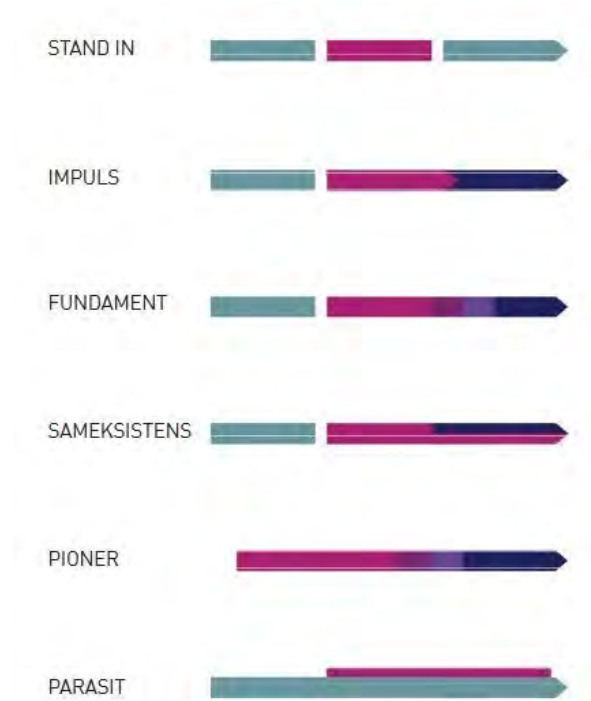
---

11 (Bang-Hansen, 1961, pp. 54-55)

12 (Roede, 2011)

# Midlertidighet og bruker-orienterte tilnærminger som verktøy i byutvikling

Hilde Rognlien



Figur 1. Metoder for midlertidighet. Illustrasjon hentet fra Hausenberg (2008)

## Innledning

Byplanleggere kan planlegge den fysiske utformingen av byrom, og legge til rette for visse typer bruk, men man kan ikke styre hva slags aktiviteter og bruk som *faktisk* kommer til å finne sted. Kunnskap om hvordan byrom anvendes og hva brukerne ønsker på ulike steder, er en viktig forutsetning for å utvikle gode byrom. På samme måte som urbane designere kan lage permanente gangstier over såkalte «desire lines» - de opptråkkete stiene som oppstår som resultat av bruk over tid – kan bruk og aktiviteter som oppstår spontant i byrom konsolideres, og legge premisser for hvordan byrommet skal utvikles og anvendes videre.

I denne teksten tar jeg for meg hvordan midlertidighet/temporære tiltak og brukernes anvendelse av byrom kan legge føringer for den videre utviklingen av byen. Formålet er å få bedre innsikt i hvordan midlertidige tiltak kan representere en mulighet for sterkere brukermedvirkning og bedre demokratiske prosesser i byutvikling og -planlegging – ved at utforming og utvikling av byrom skjer i tråd med brukernes premisser og ønsker.

Teksten består av en beskrivelse av fenomenet midlertidige tiltak, en kort historisk redegjørelse, og beskrivelse av ulike måter midlertidige tiltak kan oppstå. Til slutt vil jeg diskutere hvordan midlerti-

dighet kan ha positive effekter når det gjelder brukerinvolvering og medvirkning.

## Midlertidighet

### Begrepsavklaring

Midlertidig, eller temporær bruk av byrom rommer mye, men forstås gjerne som gjennomføring av tiltak i et romlig avgrenset område, av begrenset varighet<sup>1</sup>. I praksis kan dette dreie seg om alt fra et arrangement av noen få timers varighet, til prosjekter som varer i flere år. Midlertidige tiltak åpner opp et eksperimenterende rom, for å teste ut ny bruk av området. Slik kan temporær bruk markere et skille mellom tidligere bruk og en fremtidig, permanent løsning, for eksempel i et tidligere industriområde som skal utvikles til noe nytt. Fenomenet kan også dreie seg om mange typer midlertidige aktiviteter i et allerede etablert byrom. Man kan dele midlertidige tiltak inn i ulike metodiske kategorier, ut fra hvilken grad aktiviteten påvirker den fremtidige bruken av rommet. Se figur 1. Aktiviteten kan for eksempel opptre som en *stand in* mellom to permanente programmer uten å ha nevneverdig effekt, den kan gi *impuls* til den fremtidige bruken ved å etablere nye funksjoner, eller den kan fungere som et *fundament* ved å erstatte tidligere bruk og etterhvert bli en permanent løsning.

Eksempler på midlertidige aktiviteter er ulike pop-up virksomheter, PARK(ing) Day og gerilja gardening. PARK(ing) Day er et årlig arrangement som gjennomføres i byer over hele verden, hvor folk tar i bruk parkeringsplasser og transformerer dem om til midlertidige oppholdssteder og parker. Gerilja gardening er et fenomen hvor folk anlegger blomsterbed og grønnsakshager på privat eller offentlig eid grunn, uten tillatelse.

### Bakgrunn og historisk utvikling

Fenomenet med bruk av midlertidige aktiviteter i byutvikling oppstod som følge av at mange områder og bygninger som tidligere huset industrivirksomhet ble lagt brakk, uten nevneverdig økonomisk avkastning for eierne<sup>2</sup>. Denne klassiske versjonen av midlertidighet, som vi ser tilfeller av for eksempel i Berlin fra 1990-tallet, var ofte knyttet til undergrunnsbevegelser og aktivisme. Her tok kreative initiativtakere i bruk ledige rom, enten via okkupasjon eller gjennom svært gunstige leieavtaler. Dette kunne også bli et startskudd for en mer omfattende gentrifiseringsprosess. Nye aktører og ny bruk ga ny puls til områdene, som dermed tiltrakk andre besøkende og aktører, og endret folks oppfatning av området og dermed bidro til en økonomisk vekst. Etterhvert har midlertidige aktiviteter blitt langt mer utbredt, og anvendes nå strategisk både av offentlige og private aktører som økonomiske og kreative virkemidler for å tilføre nytt image og attraktivitet til steder. Dette må sees i sammenheng med et økt fokus på kultur og kreativitet i byutviklingen<sup>3</sup>.

### Midlertidige brukere

Midlertidige aktiviteter initieres ofte av såkalte urbane pionerer, engasjerte folk som har en vilje til å

---

1 (Hausenberg 2008:7)  
2 (Hausenberg 2008, Jørgensen 2011)  
3 (Jørgensen 2011, Statsbygg 2011)

operere på kanten av den etablerte orden, ideologisk så vel som organisatorisk<sup>4</sup>. Disse karakteriseres av et ønske om å bringe inn det utradisjonelle og kreative i byen, de har ofte begrenset med økonomiske midler, men gjerne store sosiale nettverk som hjelper dem med å sette i gang prosjekter. Dette er gjerne kunstnere, kulturaktører, aktivister, sosiale entreprenører, etc. I følge Hausenberg kan de urbane pionerene også være mer pragmatisk enn ideologisk anlagt, noe som ofte behøves i møte med kommunale aktører og grunneiere og eiendomsutviklere.

### **Medvirkning og demokratisering**

Midlertidighet kan representere et viktig demokratisk element ved at folk tar initiativ til og gjennomfører aktiviteter og bruker byrommet slik som de selv ønsker. Denne bruken kan også gi en pekepinn for politikere og utviklere om hva som er ønsket av brukere og beboere i det aktuelle området. Ved at området tas i bruk som et «testlaboratorium» kan ulike programmer og funksjoner prøves ut for å komme frem til den beste løsningen. Slike uttestinger kan bidra til å aktivisere lokalbefolkningen, noe som igjen kan bidra til økt tilhørighet og identitet. I sin case-studie om midlertidighet fant Vallance et al (2017) at midlertidige prosjekter hadde potensiale til å fremme en bredere inkludering av aktører, større tilgjengelighet, måloppnåelse og innovasjon.

I en Oslo-kontekst er Hauskvartalet og Tøyen Torg interessante eksempler på hvordan midlertidig bruk og aktiviteter kan bidra til medvirkning og brukerinvolvering. Hauskvartalet ligger sentralt i Oslo, og ble i 1999 okkupert av boligaktivister. Senere ble det etablert et kulturhus i kvartalet. Siden har drift og anvendelse av kvartalet i stor grad har vært styrt av brukerne selv. Kvartalet ble vedtatt regulert til byøkologisk kulturkvartal i 2008, og denne reguleringsplanen ble utarbeidet gjennom en prosess med høy grad av medvirkning fra beboere og brukere<sup>5</sup>. På Tøyen har det lokale torget vært gjenstand for en stor oppgradering i forbindelse med Tøyen Områdeløft, inkludertgjennomføring av midlertidige prosjekter. Her har organisasjonen ByVerkstedet stått for ulike tiltak i samarbeid med offentlige og private aktører, blant annet en midlertidig byromsinstallasjon på oppdrag fra Bymiljøetaten. Denne installasjonen med ulike typer møbler ble bygget med utgangspunkt i medvirkning og innspill fra brukere og aktører på torget (ByVerkstedet udatert).

### **Diskusjon**

Midlertidige prosjekter kan altså potensielt øke medvirkning og innbyggernes følelse av eierskap i byen på flere måter. I hvor stor grad dette ivaretas, tror jeg, vil variere stort, både med hensyn til prosessen rundt planlegging og gjennomføring av prosjektene, og hvilken effekt tiltakene vil ha på fremtidig bruk. I eksempelet med Hauskvartalet har de «urbane pionerene» spilt en avgjørende rolle for utforming og bruk av kvartalet. I 2016 solgte Oslo kommune deler av kvartalet til en eiendomsutvikler som dermed sitter i førersetet for videre bruk, men med sine bidrag i reguleringsprosessen har brukerne av kvartalet likevel fått lagt føringer for at kvartalet skal utvikles gjennom byøkologiske prinsipper. Jeg vil anta at denne reguleringen mest sannsynligvis ikke hadde skjedd uten de urbane

---

4 (Hausenberg 2008:10)

5 (Eriksen Skajaa Arkitekter et al 2015)

pionerens aktiviteter og holdninger.

Som jeg har nevnt, brukes midlertidighet stadig mer som et strategisk virkemiddel i byplanlegging og –utvikling og hvor det er offentlige eller private aktører som initierer prosjekter og inviterer til deltagelse. Denne strategiske bruken av midlertidighet gir andre forutsetninger for medvirkning. Her er rammene for hva området skal inneholde i mer eller mindre grad satt «ovenfra», og derfor vil jeg tro at muligheten for reell medvirkning er mer begrenset. På den andre side vil en slik tilnærming likevel kunne muliggjøre en «nærkontakt» mellom innbyggerne og byrommet, og gi innbyggerne en følelse av å ha vært med på å forme noe, noe som kan føre til økt tilhørighet<sup>6</sup>. På Tøyen Torg er den midlertidige installasjonen tatt vekk, og torget er tilnærmet ferdigstilt med en permanent utforming. De ulike temporære tiltakene som ble gjennomført, kan likevel tenkes å ha skapt et engasjement og tilhørighet hos beboere og brukere.

Allikevel er det viktig å være bevisst konteksten som denne strategiske bruken av midlertidighet har oppstått under: som et virkemiddel i å planlegge en konkurransedyktig «kreativ by» som skal tiltrekke seg næringsliv, turister og arbeidstakere. Siden denne bruken av midlertidighet sentrerer seg rundt økonomiske parametere, vil den sannsynligvis innebære en annen type bruk og omfatte en annen type mennesker enn det gjør ved de midlertidige aktivitetene som oppstår spontant (Jørgensen 2012:113).

## Konklusjon

Det er med andre ord noen positive aspekter ved midlertidighet som gir et større potensiale for brukerinvolvering enn ved tradisjonelle planprosesser. Ved at innbyggerne er direkte med på å utforme sine byrom kan det gi en økt følelse av tilhørighet. Det er ingen automatikk i at det oppstår mer brukermedvirkning selv om det legges opp til midlertidige aktiviteter, men det er ofte *lettere* å tilrettelegge for høyere grad av brukerinvolvering i prosjekter som dette.

Til sammenligning med da fenomenet ble satt på agendaen på 1990-tallet, er det imidlertid andre forutsetninger for hvordan temporære aktiviteter gjennomføres. Den gang skjedde det gjerne i forbindelse med okkupasjon og revitalisering av tomme industrilokaler. I dag brukes det i langt større grad som et strategisk verktøy av kommuner og utviklere, og disse prosjektene har dermed en annen karakter. Min oppfatning er at det er stor forskjell på om aktiviteten er initiert av brukerne selv, eller om de kun er invitert til å bidra i et prosjekt hvor de overordnede rammene settes av for eksempel kommunen eller en eiendomsutvikler. Uansett initiativtaker, det vil også variere stort hvilken effekt prosjektet vil ha for den senere permanente bruken. Felles for alle midlertidige tiltak er at de representerer en mulighet for å skape engasjement og interesse hos befolkningen, og oppmuntre til å ta del i utformingen av sine byrom.

---

6

(Larsen 2007:148)

# BYENS VELLYKKEDE STEDER FOR MENNESKER

Kadri Kose Qvennerstedt

## INNLEDNING

I boken *Public Places – Urban Spaces: The Dimension of Urban Design* står det en overskrift om ‘Successful People Places’<sup>1</sup>. I essayet skal jeg se nærmere på dette fenomenet – offentlige steder, som mennesker liker, bruker og er i.

I en byutvikling som har til hensikt å gjøre byene våre mer kompakte, vil flere mennesker dele på arealene. Derfor er det viktig at de stedene som skapes har god kvalitet. Byens livskraft er mennesker. For å skape en attraktiv by, er det viktig å utforme steder og byrom som inviterer mennesker inn og til å bli. Jeg vil gi en kort beskrivelse om *Vellykkede Steder for Mennesker* i en by og trekke ut noen nøkkelementer som jeg ser som relevant for fremtidige planleggings- og designprosesser.

For å forstå bedre hva de gode stedene for mennesker innebærer, er det nødvendig å se nærmere på hva som karakteriserer slike plasser? Hva som må egentlig til at slike plasser skal fungere? Er det virkelig mulig å planlegge og designe de og i hvilken grad er det mulig?

For å finne svar på disse spørsmål skal jeg støtte meg til faglitteratur og se hva ulike fagfolk, mener og tenker om det gode offentlige rommet for mennesker. Det finnes mange ulike tilnærminger til dette temaet, men jeg har valgt å begrense meg til 3 forfattere: Jane Jacobs, Jan Gehl og Gordon Cullen. Jeg skal løfte fram deres hovedtanker gjennom tre utvalgte begrep – diversitet, aktivitet og visuell manipulasjon - og jeg skal avslutte det med et kort reflekterende sammendrag.

Alle de tre - Jacobs, Cullen og Gehl – reagerte mot det modernistiske byplanleggingsidealet som dominerte i 1960- tallet. Modernistene, som i utgangspunktet hadde gode baktanker om å skape bedre levevilkår for folk flest, støttet seg til veldig rasjonelle virkemidler som viste seg å drepe bylivet i bykjernene. Virkemidler som de brukte var standardisering, separering av byfunksjoner, tilrettelegging for bilen, sanering av gamle byområder og utbygging av bynære områder - drabantbyer. Byen spredte seg utover og bykjernen framsto som tom, fragmentert og overtatt av bilen. Det skapte folketomme gater. Jacobs, Gehl og Cullen mente at for å vekke byen til liv igjen, var det nødvendig å planlegge med mennesket i fokus. Den rasjonelle maskinelle tilnærmingen måtte erstattes med en mer følsom og menneskelig tilnærming, så at liv på gata kunne gjenskapes.

Dagens byplanleggingsideal, vokste fram i 1980-tallet. Med ledig kapasitet i bysentre takket være av-industrialiseringen og med hensyn til klodens klima- og miljøproblematikk var det nødvendig å få til mer bærekraftig byutvikling i indre by. Den bærekraftige tankegangen sammen med fortetting og fjerning av bilen fra bysentre skapte den nye visjonen om en *kompakt by*<sup>2</sup>.

I utviklingen av den kompakte byen har det menneskelige aspektet blitt mer relevant enn den rasjonelle byutviklingen fra modernismen<sup>3</sup>. Kvaliteter må ikke reduseres til standard som passer for alle,

1 (Carmona, Tiesdell, Heath & Oc, 2010, s.205)

2 (Børud & Røsnes, 2016 s. 50)

3 (Børud m. fl., 2016 s. 50)



men må ta hensyn til mangfoldig og variert samfunn<sup>4</sup>.

Det grunnleggende premisset for et aktivt gateliv er, i følge Jan Gehl at møter mellom mennesker i en by skjer til fots – '*Life takes place on foot*'<sup>5</sup>. Bare til fots kan potensielle meningsfulle møter mellom mennesker oppstå, fordi da er vi mer mottakelig og tilgjengelig for å ta en pause og involvere oss i det som foregår rundt oss<sup>6</sup>.

Steder for mennesker – *people places* - er offentlige plasser laget for mennesker til fots, som inviterer folk til hverdagslig, uformell og intuitiv bruk. Det viktigste kjennetegnet på vellykkede byrom er at dette er steder om tiltrekker til seg mennesker i en selvforsterkende prosess<sup>7</sup>. Kommer noen, kommer flere.

## DIVERSITET

Jane Jacobs skriver i sin bok *The Death and Life of the Great American Cities* at den selvforsterkende prosessen oppstår ved å skape diversitet<sup>8</sup>. Hun beskriver 4 ulike typer av diversitet: diversitet i primærfunksjoner, diversitet av krysningspunkter, diversitet i bygninger både i alder og tilstand og diversitet av mennesker i tett konsentrasjon som bruker gaterommet i ulike tider av døgnet. Hun påstår at alle disse 4 typer av diversitet må være til stedet samtidig for at aktivt gateliv kan oppstå. Diversitet i primærfunksjoner (butikker, bakeri, bolig osv.) skaper mulighet til flere ulike aktiviteter i ulike tidspunkter i døgnet og konstant flyt av mennesker på gata. Hyppigere krysningspunkter, årsaket av kortere kvartaler, skaper hyppigere møteplasser, opplevelse for øyet, større aktivitet på gateplan og mer tilgjengelig by. Diversiteten i bygningsmassen både i alder og tilstand tiltrekker til seg ulike mennesker og foretak med ulik sosioøkonomisk bakgrunn. Diversitet av mennesker i tett konsentrasjon, som er i aktivitet i alle døgnets tider fører til kontinuitet og følelse av trygghet i gateplan - '*eyes upon the street*'<sup>9</sup>. Disse menneskene på gaten genererer til seg flere mennesker og er grunnlaget for en selvforsterkende prosess av et byliv.

## AKTIVITET

Jan Gehl mener at aktivitetene som tiltrekker til seg flere mennesker må forstås i relasjon til de fysiske omgivelsenes kvalitet<sup>10</sup>. Han deler opp aktivitetene i tre ulike kategorier: nødvendige, frivillige og sosiale aktiviteter. Nødvendige aktiviteter skjer i forbindelse med arbeid, skole, handel og transport. Disse aktivitetene er lite avhengig av de fysiske omgivelsenes kvalitet og er nødvendige som del av de daglige gjøremål. De frivillige aktivitetene i det offentlige rom, som å sitte, stå, trene, leke osv. er sterkt knyttet til hvor inviterende omgivelsene er. For å invitere folk til frivillig aktivitet er utformingen av stedet – selve designen, som tar hensyn til den menneskelige skalaen, viktig. Det betyr, i følge Jan Gehl, at man skal planlegge og designe ut i fra behov som er knyttet til menneskekroppen, dens

---

4 (Børrud, m. fl., 2016 s. 154)

5 (Gehl 2011, s.72)

6 (Gehl, 2011, s.72)

7 (Carmona m.fl., 2010 s. 205)

8 (Jacobs, 2000, s. 162-163)

9 (Jacobs, 2000, s.45)

10 Gehl (2011)

følelsesmessige preferanser og dens mobilitet<sup>11</sup>.

De sosiale aktivitetene som skjer har direkte sammenheng med tilstedeværelsen av andre mennesker (lyder av mennesker, se på mennesker i bevegelse, spontane samtaler osv.). Både de nødvendige og frivillige aktiviteter er selve grunnlaget for at sosiale aktiviteter kan oppstå. Jo flere aktiviteter man klarer å tilrettelegge for i et byrom, jo flere folk vil sannsynligvis bli der og flere sosiale aktiviteter kan det generere.

Gehl mener at det er selve designen som inviterer folk til et byrom. Det er designen som fanger folks interesse av å oppholde seg lenge på et sted og er den viktigste og mest effektive metoden for å styrke bylivet på. Det er mer liv i steder hvor færre folk bruker over lang tid, enn steder hvor mange folk bruker kun i korte tidsrom<sup>12</sup>.

## VISUELL MANIPULASJON

Gordon Cullen skriver i sin bok *The Concise Townscape* at den visuelle manipulasjonen er nødvendig for å skape liv og drama i en by<sup>13</sup>. Han viser hvordan de romlige elementer i byen har kraft til å fange menneskets interesse og invitere til interaksjon. Det er øyet som styrer våre opplevelser, våre følelser og vekker våre minner. Cullen skriver om den eksisterende utsikten og den voksende utsikten. Han mener at en by skal ikke avsløres i sin helhet med en gang, men gradvis ved at byen skal invitere deg til å utforske og oppdage noe nytt imens du beveger i den. Tilhørigheten til stedet oppstår når vi blir bevisste på at det finnes et sted; Her og sted utenfor Her. Steder skal ikke oppleves som monotone, kjedelige og entydige, men som noe minneverdig og annerledes. Opplevelsene av å bevege seg gjennom byen er skapt av elementer som stedets tekstur, farge, skala, stil, karakter, særtrekk og unikhhet<sup>14</sup>. Cullen hevder at det er ikke rette linjer og symmetri som skaper balanse i bybildet, men asymmetri og kontraster. Han mener at vi er nødt til å planlegge med hensikt til å manipulere elementene, så at emosjoner kan skapes og «drama» mellom byens rom og menneskene i dem, kan oppstå<sup>15</sup>.

## SAMMENDRAG

Visjonen av den kompakte byen har allerede i seg kvaliteter som er nødvendig for at vellykkede plasser for mennesker kan oppstå. Den har bilfritt bykjerne og tett konsentrasjon av mennesker. Gitt Jane Jacobs, Jan Gehl og Gordon Cullen, bør de kvalitetene som må legges til, være en diversitet av funksjoner og lett tilgjengelighet, med hyppigere krysningpunkter og korte kvartaler. Det skal være variert bygningsmasse med både gammelt og nytt (billig og dyrt). Bilfrie gater skal formes for mangfoldige aktiviteter slik at det inviteres til bruk. Utformingen bør skape asymmetri og kontraster som appellerer til menneskets indre og samtidig skaper spennende overganger fra et byrom til det andre.

I hvilken grad vi klarer å realisere disse tre begrepene av diversitet, aktivitet og visuelle manipulasjon i

11 (Gehl, 2010, Senses and scale, avsn. 2.3)

12 (Gehl, 2010, The lively, safe, sustainable, and healthy city, avsn.3.1)

13 Cullen (1971)

14 (Cullen, 1971, s.11)

15 (Cullen, 1971, s.9)

planleggingsprosessene, mener jeg at vi er avhengig av våre ressurser, kunnskap, samarbeid og hvor villig vi er å kaste fra oss fortidens tenkning. Det finnes ingen absolutte garantier at vi kan planlegge og designe vellykkede steder for mennesker ut ifra disse tre begrepene. De er elementer som kan bidra til et boblende byliv. Planlegging er en framtidsrettet prosess og framtiden er umulig å forutsi. Vi kan ikke anta med sikkerhet at den tilretteleggingen har forventet effekt, men vi kan si at den antagelig kan ha en ønsket effekt<sup>16</sup>.

---

16 (Børrud, m. fl., 2016, s.147)

# God psykisk helse gjennom estetisk lykke i byrom

Ingrid Trovatn

Psykisk helse har de siste årene fått mer og mer fokus hos folk, og viktigheten av den psykiske helsen til folk har blitt tydeligere. Folkehelseinstituttet (FHI) presenterte i januar 2018 en ny rapport om psykisk helse; «Psykisk Helse i Norge»<sup>1</sup>. Her kommer det frem at det har vært en økning på 40% blant jenter mellom 15-20 år som blir diagnostisert med psykiske lidelser. FHI fant i en rapport fra 2009 at mellom 10-33% av befolkningen har hatt en psykisk lidelse de siste 12 månedene, og i 2018 at det har vært betydelig vekst av antidepressivum i aldersgruppen 13-17 år. Disse tallene førte til følgende problemstilling: *Hvordan kan økt trygghetsfølelse og «estetisk lykke» på gateplan (gater og byrom) være med på å bedre psykisk helse, da med fokus på depresjon og angst?* Måten jeg har prøvd å svare på denne problemstillingen er gjennom litteraturanalyse. Gjennom litteraturanalysen fant jeg relevant informasjon, og ved å sammenligne og diskutere informasjonen tar jeg til slutt å konkludere, men før litteraturanalysen finner sted så skal jeg forklare sentrale begreper og hvorfor enkelte begrensninger i problemstillingen ble gjort.

## Hva er psykisk helse?

Som sagt innledningsvis er fokuset her på hvordan arealplanlegging kan hjelpe med å bedre den psykiske helsen i befolkningen. For å kunne bedre den psykiske helsen så må vi vite hva psykisk helse er, om det finnes noen utfordringer innen psykisk helse og hva disse utfordringene er. *Psykisk helse* består av 'psykisk' som kommer fra 'psyke' som betyr 'sjel' på gresk ifølge Språkrådet<sup>2</sup>; og 'helse' som omhandler sunnhetstilstanden til mennesker<sup>3</sup>. Altså er psykisk helse den 'sjelelige sunnhetstilstanden' hos mennesker, eller tanke- og følelsesaspektet hos mennesker.

Folkehelseinstituttet definerer «god psykisk helse» som et individs mulighet til å realisere mulighetene sine<sup>4</sup>. Det vil si at man klarer å håndtere hverdagstress, bidra i samfunnet, hjelpe andre og å arbeide på en produktiv måte. Altså er «god psykisk helse» ikke bare en fravær av sykdom og vansker, men en generell positiv tilstand.

For at flere kan oppnå en slik positiv tilstand så må man forbedre den psykiske helsen. Det tilsier da at den psykiske helsen enten ikke er bra eller har forbedringspotensial. «Dårlig» psykisk helse kom-

1 (Reneflot, Aarø, Aase, Reichborn-Kjennerud, Tambs og Øverland, 2018)

2 Språkrådet (2018b)

3 (Språkrådet, 2018a)

4 FHI (2017)

mer av personer som sliter med psykiske plager eller lidelser. Psykiske plager defineres av Folkehelseinstituttet som en person som har en belastende psykisk tilstand, men som ikke er av så alvorlig grad at vedkommende blir diagnostisert<sup>5</sup>. Mens psykiske lidelser er da en person som har oppfylt visse krav og kan dermed bli diagnostisert. De påpeker òg at psykiske lidelser generelt er mer belastende enn psykiske plager.

### **Fremprovosert lykke**

Når man diskuterer psykisk helse er livskvalitet et sentralt tema, da positiv opplevd livskvalitet kan hjelpe motstandsdyktigheten for tunge, belastende eller vanskelige situasjoner<sup>6</sup>. Folkehelseinstituttet omtaler livskvalitet som «lykke», da det omhandler det å føle tilhørighet, trygghet, mestring, interesse, engasjement, mening, vitalitet og glede. De viser òg til at livskvalitet har relasjon med livstils valg, sosial støtte, fysisk og psykisk helse. Altså vil god livskvalitet fører til færre psykiske plager og lidelser, da visse kvaliteter ved høy livskvalitet tyder å ha en preventiv virkning (ikke en motpol) mot psykiske plager og lidelser, eksempelvis angst og depresjon.

Det er ulike måter å fremprovosere lykke, Ingrid Fetell Lee (2018) presenterer en vinkling i sin Ted Talk om 'lykke og hvor man finner den' [*Where joy hides and how to find it*]. Her presenterer hun ideen om «estetisk lykke». Estetisk lykke går ut på hvordan fysiske ting kan gi lykkefølelse. Eksempelvis: hvis gatekunst eller fasaden på et bygg vekker en følelse av lykke, så er dette estetisk lykke. Sannsynligheten for å oppleve denne lykkefølelse øker om det omhandler avrundede ting, enn spisse. Grunnen er funn i en undersøkelse av Bar og Neta som viser at menneske ubevisst er mer redd skarpe gjenstander da de assosieres med fare, mens runde eller butte gjenstander ikke har samme effekt<sup>7</sup>. De fant òg at menneske liker symmetriske former, det å føle seg «lette», en følelse av overflod og farger.

Publicolor har vært med å forandre flere steder i USA; for eksempel har skoler og uteområder blitt transformert fra grå flater til flater preget av farger. Disse skolene har rapportert at etter disse endringene fant sted så har det blitt registrert mindre graffiti, skoleoppmøte ble forbedret og ungene på skolene følte seg tryggere<sup>8</sup>. Hun henviser til en undersøkelse gjort i fire land som understreker dette fenomenet: folk føler seg mer observante, hyggeligere og mer selvsikre om de jobber i lokaler med farger, enn de som ikke gjør det. De påpeker at denne forkjærligheten for farger bunner ut i at farger assosieres med liv, noe mennesket alltid søker etter.

Mennesket søker òg etter langvarig glede, og har en tendens til å ignorere hvor viktig lykke er<sup>9</sup>. Tugade og Fredrickson understreker lykkens viktighet ved å påpeke at mange små øyeblikk med lykke vil det skape en sterkere toleranse og større motstandsdyktighet for vanskelige og stressende situasjoner senere i livet<sup>10</sup>. Fra Lee, Tugade og Fredrickson kan man si at man heller burde strebe etter de små øyeblikkene som gir nettopp denne lykkefølelsen.

5 FHI (2015)

6 (FHI, 2017)

7 Bar og Neta 2007; Lee, 2018)

8 (Lee, 2018)

9 (Lee, 2018)

10 Tugade og Fredrickson (2004)

## Grøntområdene og byrommenes betydning

For å oppleve lykkfølelsen så er estetisk lykke en mulighet, som nevnt over. Grønnstruktur er et annet alternativ da det er kjent for å påvirke mennesker positivt. Tyrväinen m.fl. fant at korte besøk i urbane grønnstrukturer har en positiv effekt på mennesket, da spesielt på stress<sup>11</sup>. Stress er vanlig hos de som plages psykisk, så en reduksjon i stressnivået vil hjelpe dem i en viss grad. Thompson fant litt andre funn enn Tyrväinen et al., bl.a. at grøntareal øker sannsynligheten for aktivitet og lengre levetid<sup>12</sup>. Det som Thompson påpeker er at det er ikke sikkert om det er grøntarealene i seg selv som hadde størst påvirkning, men heller aktivitetene som ble gjort der. Men for at noen skal oppholde seg der så må det oppfattes som trygt og tilgjengelig. Cormona et al., nevnte dette blant faktorer som er avgjørende for om et område er suksessfullt<sup>13</sup>. Andre elementer som vil hjelpe å redusere stress er redusert støynivå, god belysning, lav kriminalstatistikk og at området er rent<sup>14</sup>, da det hjelper på trygghetsfølelsen og færre forstyrrelser.

For de som allerede preges av psykiske plager eller lidelser så er nok ikke gode byrom nok, men det hindrer de ikke fra å mulig hjelpe med å bedre håndtere angst eller depresjon. Som Folkehelseinstituttet påpeker så er stress kjent innen psykiske plagene, men ikke nødvendigvis den utløsende eller den kritiske faktoren<sup>15</sup>. Dette hindrer derimot ikke muligheten for at lavere stressnivå kan hjelpe med å håndtere de andre faktorene som spiller en rolle. Det byrom kan bidra med på denne fronten er ulike tiltak som er avstressende. Noen tiltak kjent for sin avslappende effekt er grønnstruktur, redusert støynivå og trygghetsfølelse. Maas et al. påpeker at parker inviterer til aktivitet, og at det ikke nødvendigvis er parken i seg selv som har størst effekt, men den fysiske aktiviteten den fremmer<sup>16</sup>. Dette betyr derimot ikke at grønnstruktur er helt uten virkning. Flere studier viser til at grønnstruktur har en avslappende effekt<sup>17</sup>. Kombineres dette med funn om at støynivå fører til helseplager som irritasjon og søvnforstyrrelser, som igjen fører til stress, så vill redusert støynivå hjelpe mot stress<sup>18</sup>. Dette resulterer i en større avstressende effekt, hvor stor denne totale effekten er usikkert. I tillegg slapper man lettere av i trygge omgivelser. Noen tiltak for å få et område til å oppfattes som trygt er ved konkrete tiltak som god belysning<sup>19</sup>, god lesbarhet, renslighet og at det er imøtekommende. Kriminalitetsstatistikken over området har også en påvirkning på hvor trykt et område oppfattes<sup>20</sup>.

Måten man oppfatter ulike steder og byrom på påvirker hvordan man har det mens man går der. Et sted som oppfattes som utrygt, er man mer var, oppmerksom og på vakt, enn om stedet ansees som trygt. Lee fremhever hvordan detaljer i et område kan ha stor innvirkning på hvordan man oppfatter et sted<sup>21</sup>. Hun påpeker òg at hvis disse detaljene har innflytelse på hvordan man oppfatter

11 Tyrväinen, Ojala, Korpela, Lanki, Tsunetsugu og Kagawa (2014)

12 Thompson (2011)

13 Cormona, Tiesdell, Heath og Oc (2010)

14 (Passchier-Vermeer & Passchier, 2000; Murray & Feng, 2016; Cormona et al., 2010)

15 FHI (2015)

16 Maas et al. (2008)

17 (de Vries et al., 2013; Ekkel & de Vries, 2017; Tyrväinen et al., 2014; Thompson, 2011)

18 Passchier-Vermeer og Passchier (2000)

19 (Murray & Feng, 2016)

20 (Cormona et al., 2010)

21 Lee (2018)

et sted, så vil det også ha innvirkning på hvordan man føler seg mens man er der. På den måten vil små øyeblikk med estetisk lykke – glede opplevd gjennom estetikk – være med på å bedre humøret hos mennesker når de oppholder seg i områder hvor det er slike kvaliteter på et detaljnivå. Denne estetiske lykken vil kunne ha en forebyggende effekt mot psykiske plager og lidelser. Dette bunner ut i Folkehelseinstituttets forklaring om livskvalitet, og hvordan de med god livskvalitet sjeldnere preges med psykiske lidelser eller plager<sup>22</sup>. De definerer også god livskvalitet som lykke, og påpeker hvordan mange små øyeblikk med lykke kan styrke motstandsdyktigheten for å håndtere vanskelige eller stressende situasjoner.

Med andre ord kan byrom være med på å bedre angst og depresjon, men i hvor stor grad er veldig usikkert. Om det viser seg at det er minimal effekt, så skal man ikke glemme muligheten for å forebygge for slike plager gjennom estetisk lykke. Men for at et sted eller byrom skal kunne hjelpe så må man faktisk benytte seg av områdene; en utfordring blir derfor at man må komme seg ut av huset og bruke de offentlige parkene og byrommene.

## Fortetting i eldrebølgens tid

Ingunn Mørk

I denne teksten ønsker jeg å undersøke om fortetting som strategi i byutvikling er et positivt virkemiddel for å løse utfordringer knyttet til den kommende eldrebølgen. Jeg vil starte med å definere begrepene *fortetting* og *eldrebølge*, og videre redegjøre for argumenter for og imot problemstillingen, og veie disse opp mot hverandre.

Vi blir eldre og eldre, og flere og flere eldre. Statistisk sentralbyrå anslår at det om 15 år for første gang vil være flere nordmenn over 65 år, enn under 19 år<sup>1</sup>. Dette er en utfordring vi som samfunn må håndtere i årene som kommer. At andelen eldre øker, kan bety at det ikke vil være nok arbeidstakere til å dekke behovet for arbeidskraft i eldreomsorgen eller at det vil være tilstrekkelig botilbud. Et mål bør derfor være at eldre skal kunne bo hjemme uten hjelp fra det offentlige så lenge som mulig. Fortetting som strategi anses som et virkemiddel innen bærekraftig utvikling fordi det reduserer transportbehovet og dermed utslippene, men blir den sosiale bærekraften, også for den eldre delen av befolkningen ivaretatt? Kan fortetting bidra til at eldre bor lenger hjemme? Kan fortetting påvirke psykisk og fysisk helse? Ulike individer har ulike preferanser, men jeg legger i denne oppgaven til grunn at noen behov kan regnes som treffende for de fleste i den eldre delen av befolkningen.

Bysamfunnet bidrar til en rekke miljøproblemer på grunn av høy energibruk, forurensning og omdisponering av arealer<sup>2</sup>. Fortetting innenfor eksisterende bebygd areal har den siste tiden blitt en førende politisk utviklingsretning<sup>3</sup>. Ved å bygge tettere kan man redusere avstander og ha flere funksjoner i umiddelbar nærhet, og på denne måten redusere transportbehov og utslipp av klimagasser. Ved å bygge høyere og tettere innenfor den allerede bebygde byen, kan man også spare verdifulle landarealer, som jordbruksområder og parker. Historien har imidlertid vist at det også kan være problematisk å bygge tett. Industrialismen på 1800-tallet førte med seg en veldig høy tomteutnyttelse, og byene ble trangbodde som følge av sterk befolkningsvekst og tilflytting til arbeidsplasser i byen<sup>4</sup>. Folk bodde så trangt at det gikk på helsa løs. I dag er fortetting igjen en førende utviklingsstrategi, men denne gangen under litt andre vilkår, å redde klodens helse/å bedre klodens helse.

1 (Andersen 2018)

2 (Guttu og Thøren 1998, s. 3)

3 (Børrud og Røsnes 2016, s. 11)

4 (Børrud og Røsnes 2016, s. 11)



Børrud og Røsnes skriver om hvordan byen har en tosidighet, den fysiske byen og de sosio-kulturelle aktivitetene som befinner seg der. De latinske ordene *urbs* og *civitas* referer til byen som henholdsvis fysisk enhet og form, og bysamfunnet med alle sine formelle og uformelle organisasjoner<sup>5</sup>. At andelen eldre mennesker vil øke markant kan en se på som en endring i byens *civitas*. Hvis vi legger den gjensidige tosidigheten til grunn, vil det bety at byens form kan komme til å endre seg i takt med den demografiske endringen. Her kan vi som planleggere bidra. Carmona m.fl. skriver at vi ved å forme de fysiske omgivelsene kan påvirke menneskers sosiale liv<sup>6</sup>. Børrud og Røsnes skriver at planleggere må utforske og kartlegge muligheter for å tilby gode romlige løsninger for sosio-kulturelle endringer, som eldrebølgen, og de spør hvordan både de spreke pensjonistene som vil bo sentralt og de mange flere pleietrengende vil skape nye behov for hvordan boliger og utearealer bygges og organiseres<sup>7</sup>.

Mellom 2013 og 2018 er det to aldersgrupper i Norge som prosentvis har økt mest; mennesker mellom 67 og 79 år har økt med 24,8 prosent, og mennesker i alderen 90 år eller eldre har økt med 8,8 prosent. Sammenliknet med den gjennomsnittlige befolkningsveksten i samme periode på 4,8 prosent, er disse tallene de to høyeste i statistikken. Til sammenlikning er de to laveste kategoriene mennesker i alderen 0 år med en nedgang på 5,9 prosent, og de i alderen 1 til 5 år med en nedgang på 2,8 prosent<sup>8</sup>. Berit Otnes, seniorrådgiver i seksjon for helsestatistikk i SSB, sier at eldrebølgen vil slå til om et par år når de første store etterkrigskullene runder 80 år i 2025, og at det i 2040 vil være dobbelt så mange personer i alderen 80 år og over, enn de om lag 220.000 vi har i dag<sup>9</sup>. Dette kan gi samfunnsmessige utfordringer, da helseproblemer som regel øker med alderen. Ifølge SSB vurderer imidlertid seks av ti 80-åringer sin egen helse som god eller svært god, og syv av ti sier de ikke har noen begrensninger i sin hverdagsaktivitet på grunn av sykdom<sup>10</sup>. Kan dette tyde på at dagens og fremtidens eldre er godt rustet for et tettere byliv?

Fortetting vil kunne føre til at naboene kommer tettere på. Dette kan være en fordel. (Eksempelvis) Dersom sprekere naboer kan hjelpe hjemmeboende eldre med utfordringer som det ikke er nødvendig å tilkalle offentlig hjelpepersonell til. God balanse i sammensetning av mennesker i et nabolag kan bidra til god grad av selvhjelp<sup>11</sup>. Dette forutsetter imidlertid at man har gode, åpne naboforhold. Å ha flere mennesker tettere rundt seg kan også gi en økt opplevelse av trygghet. En positiv effekt av fortetting og diversitet i et nabolag, kan være at det til alle døgnets tider er naboer hjemme som kan følge med. Dersom man imidlertid bygger boligstrøk som tydelig er tilpasset at eldre skal kunne bo der så lenge som mulig, kan man risikere at det blir lite attraktivt for yngre mennesker, og dermed få rene nabolag med eldre innbyggere. Da mister man kanskje denne ekstra formen for sikkerhet.

---

5 (Ibid 2016, s. 25)

6 (Carmona et al. 2010, s. 133)

7 (Børrud og Røsnes 2016, s. 139)

8 (Statistisk sentralbyrå 2018)

9 (Selmer-Anderssen 2018)

10 (Selmer-Anderssen 2018)

11 (Carmona m. fl. 2010, s. 145)

## Kan fortetting påvirke eldre menneskers helse?

Tall fra 2017 viser at omtrent tre av ti blant mennesker over 80 år oppgir at de er ensomme, og i løpet av de siste ti årene har andelen personer over 90 år som får antidepressiva økt med 60 prosent. Tidligere stortingsrepresentant for helse- og omsorgskomiteen Tone W. Trøen mener at når eldre i årene framover vil kunne bo hjemme så lenge som mulig, må man være ekstra oppmerksom på at det kan resultere i ensomhet, isolasjon og depresjon<sup>12</sup>. Det er vanskelig å si om fortetting kan være en løsning, men man kan argumentere for at det er et bedre grunnlag for økt grad av mellommenneskelig interaksjon dersom mennesker bor nær hverandre. Det er med andre ord utfordrende å konkludere rundt fortetting knyttet til menneskers psykiske helse. Videre vil jeg ta for meg den fysiske helsen. Fortetting kan i følge Guttu og Thorén, gi reduserte bokkvaliteter, som dårligere solforhold, mer støy, tap av utsikt og mer innsyn<sup>13</sup>. Høyere og tettere bebyggelse kan også gi større slagskygger i byggenes tilknyttede uteområder og mer støy og forurensning som følge av flere mennesker på mindre areal. Marianne Millstein, forsker ved By- og regionforskningsinstituttet ved OsloMet, sier at planleggere og utbyggere har kunnskap og retningslinjer som kan bidra til å sikre god og helsefremmende bokkvalitet ved fortetting, blant annet gjennom egne normer for boligstørrelse, lys- og støyforhold, men at disse normene ofte kommer under press i møte med andre økonomiske interesser<sup>14</sup>. Dårlig luftkvalitet påvirker helsen, og ifølge Miljødirektoratet er eldre mennesker blant de spesielt sårbare<sup>15</sup>. Ofte aksepterer også eldre mennesker mindre støy enn yngre mennesker<sup>16</sup>. Disse opplysningene peker på at fortetting vil ha en negativ effekt på eldre menneskers fysiske helse, men støy- og luftforurensning kan imidlertid også reduseres ved hjelp av fortetting, ved at transportbehovet minker og man dermed får mindre utslipp av nettopp klimagasser og støy.

Fortetting kan som sagt gi kortere avstander, ikke bare mellom naboer, men også mellom ulike funksjoner, som mellom pleietrengende og hjemmesykepleien. Ved å redusere avstanden mellom de ulike pleietrengende, vil man også redusere tiden hjemmesykepleierne bruker på å reise mellom de ulike boligene. Her vil det være en miljømessig gevinst. Større effektivitet i hjemmesykepleien kan være viktig i en framtidssituasjon der det vil være veldig mange flere eldre. Kortere avstander mellom ulike funksjoner kan også føre til at flere velger å gå eller sykle, som igjen vil kunne bidra positivt til menneskers fysiske helse ved økt hverdagsmosjon. Ifølge Marianne Millstein kan fortetting imidlertid føre til tap av grønne arealer og offentlige rom, som er viktige sosiale møteplasser og arenaer for fritidsaktiviteter, noe som særlig vil påvirke eldre og yngre som har mindre aksjonsradius og er mer avhengig av nærmiljøet<sup>17</sup>. På den andre siden kan fortetting som strategi bidra til at man unngår å måtte ta av åpent areal og grøntområder når man skal bygge ut nye boligområder<sup>18</sup>.

---

12 (Trøen 2017)

13 (Guttu og Thorén, 1998, s. 6)

14 Millstein (2018)

15 Miljødirektoratet (2018)

16 (Carmona m. fl. 2010, s. 149)

17 Millstein (2018)

18 (Carmona m. fl. 2010, s. 39)

Jan Gehl skriver at en lang rekke samfunnsendringer kan forklare en økt interesse for å ferdes og oppholde seg i byens offentlige rom. Økt levealder, mer fritid og bedre økonomi gir mer tid og ressurser til rekreasjon<sup>19</sup>. Dette peker mot at de eldre vil bo i byen, men ifølge Kjetil Telle, tidligere forskningsdirektør i SSB, flytter de yngre til byene, mens de eldre blir sittende igjen på bygdene, og dermed kan vi forvente et stort behov for pleie- og omsorgstjenester for eldre i distrikts-Norge, hvor andelen yngre til å inneha slike jobber er synkende<sup>20</sup>. Her mener jeg fortetting i de små byene i distrikts-Norge kan bidra positivt til dette problemet, ved at man får inn flere funksjoner og en høyere tetthet som kanskje er det de yngre søker til byen for.

I byplanlegging kan det legges inn gode intensjoner og ambisjoner om å oppnå spesielle effekter, men fremtiden kan aldri forutses med sikkerhet<sup>21</sup>. Vi som planleggere kan legge gode forutsetninger for en bedre fremtid på forskjellige måter. Slik jeg ser det, vil det være en viktig oppgave å bidra til gode løsninger for å kunne håndtere eldrebølgen.

I denne teksten har jeg sett på hvordan fortetting, som strategi for en bærekraftig byutvikling, kan være både positivt og negativt for en økende eldre befolkning. Jeg sitter igjen med en følelse av at fortetting uansett vil være veien å gå, men at det vil være viktig å være bevisst på de ulike negative effektene dette kan ha for de eldre, slik at man kan etterstrebe så gode miljøer og løsninger som mulig, slik at fortetting kan være bra både for den økonomiske, den økologiske og også den sosiale bærekraften. Jeg vil avslutte med et sitat jeg finner passende:

*“Urban design is not simply a passive reaction to change: it is – or should be – a positive attempt to shape change and to make better places”<sup>22</sup>.*

---

19 Gehl (2010, s. 37)

20 Telle (2017)

21 (Børrud og Røsnes 2016, s. 146-147)

22 (Carmona m.fl. 2010, s. 46)

# Landemerkers betydning for folks tilhørighet til et sted

Mette Marie Sanden

«Antagelsen om at det er en sterk sammenheng mellom den materielle strukturen og folks tilhørighet har stor plass i by- og stedsutviklingen» Sitatet er hentet fra boken Prosjektbasert byutvikling.<sup>1</sup> I denne teksten skal jeg ta for meg hva som kan bidra til at mennesker føler tilhørighet til et sted og gå nærmere inn på om hva landemerker kan ha og si for tilhørigheten til Oslo. Jeg kommer til å skille mellom begrepene *stedsidentitet* og *stedstilhørighet*. Definisjonen av «place» og sted er vesentlig. Jeg kommer til å ta for meg sentrale teoretikere på området, herunder Kevin Lynch, Åshild Hauge, Maria Lewicka og Tim Creswell.

## Definisjon av sted.

Tim Creswell bruker John Agnews definisjon av sted som grunnlag for sin egen definisjon<sup>2</sup>. For å definere steder skiller Creswell mellom de engelske begrepene space og place på norsk areal/ sted<sup>3</sup>. Steder er arealer som folk har gjort meningsfulle eller har blitt knyttet til på en eller annen måte. Hvert sted er bestemt utfra tre forhold; *location*, *locale* og *sense of place*<sup>4</sup>. *Location* er den faktiske plasseringen av stedet. *Locale* innebærer den fysiske formen til et sted – som veggene til et rom eller bygningene i en by. *Sense of place* er tilknytningen som mennesker har til et sted, som han mener er den viktigste av de tre. Det sentrale poenget er at et areal transformeres til et sted når vi gir det verdi og blir kjent med det<sup>5</sup>.

## Lynch (1970) - The image of the city

Kevin Lynch undersøkte menneskers mentale oppfatning av urbane miljøer. Han sammenlignet tre amerikanske byer og så på hvordan mennesker orienterte seg i disse byene. Et sentralt begrep i boken hans var lesbarheten i disse byene som han mente var viktig for menneskers orientering og dermed viktig for identifikasjon med byrommet/landskapet. Med lesbarhet mener Lynch menneskets evne til å kjenne seg igjen i byen<sup>6</sup>. Folk som beveger seg gjennom byene må kunne gjenkjenne og organisere urbane elementer til et «mentalt kart» av byen. Dette «mentale kartet», hevder Lynch, å bestå av tidligere erfaring og umiddelbar følelse av tilstedeværelse<sup>7</sup>.

---

1 (Børrud og Røsnes, 2016 s. 148)

2 (Creswell 2004)

3 (Børrud og Røsnes 2016 s. 149)

4 (Creswell, 2004 s. 1890)

5 (Creswell, 2004 s 1891.)

6 (Lynch, 1970 s. 2)

7 (Lynch, 1970)

På grunnlag av empiriske studier lanserte Lynch fem uavhengige elementer som han hevdet var viktige for mennesker orientering i byrommet<sup>8</sup>:

- (1) *Veier*, som leder folk gjennom byen, med bil, trikk, buss eller til fots.
- (2) *Kanter*, som markerer skillet og overganger mellom ulike arealer.
- (3) *Områder*, deler av byen som er preget av noen felles og ensartede karaktertrekk som innbyggeren kan gjenkjenne og få en følelse av å være innenfor.
- (4) *Knutepunkter*, hvor ulike ferdselsårer møtes. Dette er gjerne strategiske fokuspunkter for orientering der folk treffes.
- (5) *Landemerker*, (som vil være hovedfokus i denne oppgaven) er eksterne orienteringspunkter, vanligvis et lett identifiserbart fysisk objekt i urbane landskapet.

Lynch hevder at et klart mentalt kart over bylandskapet t er nødvendig for å motvirke den alltid truede frykten for desorientering<sup>9</sup>.

### **Stedsidentitet og Stedstilhørighet**

Psykologistudier har blitt kritisert for å overse hvordan det fysiske miljøet påvirker mennesker.<sup>10</sup> Miljøpsykologien på en annen side tar for seg stedets betydning for identiteten til mennesker<sup>11</sup>. Åshild Hauge skriver om miljøpsykologien og det fysiske miljøets betydning for identitet og tilhørighet. Hun skiller mellom stedstilhørighet (place attachment) og stedsidentitet (place identity). Hennes argument er at dersom tilhørigheten til et sted blir sterk nok, vil mennesker identifisere seg med stedet. Identitet er for henne en «sterkere» tilknytning enn tilhørighet. Identiteten kan være til et land, en by eller et lite nabolag. Hun oppfatter et steds påvirkning på identitet som et holistisk interaktivt samspill mellom mennesket og stedet, hvor mennesker påvirker stedet og vise versa<sup>12</sup>. Berg & Dale mener at både stedsidentitet og stedstilhørighet faller inn under det engelske begrepet «sense of place» (opplevelsen av sted), som refererer til hva mennesker tenker og føler om et sted<sup>13</sup>.

Begrepene «stedstilhørighet» og «stedsidentitet» uttrykker således folks bindinger med steder. Moore<sup>14</sup> foreslår at stedstilhørighet er individers oppfattelse av steder, mens stedsidentitet handler mer om hvordan et sted former et individs identitet<sup>15</sup>. Stedstilhørighet kan være mye mer enn det fysiske landskapet, det omfatter også betydningen av opplevelser som ofte innebærer relasjon til andre mennesker<sup>16</sup>. Stedstilhørighet kan forsterkes av kjennskap og lengden av et engasjement på et sted. Man kan få en sterk identifikasjon med kjente gater, aktiviteter, identifiserbare bygg, populære shopping gater og kjente historiske landemerker. Stedstilhørigheten kan derfor forsterkes gjennom de minnene man har knyttet til stedet<sup>17</sup>.

8 (Lynch, 1970 s. 109)

9 (Lynch, 1970 s. 4)

10 Brown et al 2003

11 (Hauge, 2007)

12 (Hauge, 2007)

13 (Berg & Dale, 2004)

14 (Morre 2000)

15 Moore (2000)

16 (Altman & Low, 1992)

17 (Ujang, 2008)

## Landemerker og stedstilhørighet

Det er ikke mye forskning som direkte knytter stedstilhørighet til fysiske egenskaper ved et sted. De studiene som eksisterer viser derimot at egenskaper som pene bygninger og grønne arealer har positiv effekt på tilhørigheten til et nabolag, mens udannetheter som forsøpling vil ha en negativ effekt<sup>18</sup>. Videre er det funnet en positiv effekt mellom stedstilhørighet og nærhet til fremtredende *landemerker, lett definerte kanter og god bokvalitet* i byer<sup>19</sup>.

Hovedfokuset i denne oppgaven er som nevnt tidligere landemerkers betydning for tilhørighet til Oslo. I denne oppgaven vil Kevin Lynch (1970) sin oppfattelse av Landemerker være fremtredende og hans påstand om at landemerker er viktige for menneskers orientering i byen. At de er synlige fra lang avstand blir derfor avgjørende. De forklares som attraksjonspunkter som brukes for å forsterke stedets identitet. Landemerker kjennetegnes som bygninger/attraksjoner som står frem ved at de er i kontrast til miljøet rundt<sup>20</sup>. Dette har en sterk byplanhistorisk forankring, hvor kirken og kirketårnet var symbolbygget som først markerte seg på et sted og som ofte ble bestemmende for byplanen<sup>21</sup>.

## Refleksjon

Så bidrar egentlig landemerker til en sterkere tilhørighet til Oslo som sted? For å svare på spørsmålet har jeg valgt å se på tre kjente landemerker i Oslo: Holmenkollen, Akershus festning og Ekebergparken. -. Holmenkollen og Akershus festning er utvilsomt landemerker som skaper tilhørighet, men det er spørsmål om Ekebergparken gjør det. Som Lynch påpeker så er landemerker viktig for orientering i byen, at de blir synlige fra lang avstand er dermed viktig. Holmenkollen, Akershus festning og Ekebergparken og er alle landemerker som er synlige fra lang avstand. De to første er også åsteder for både nasjonale hendelser og lokal historie. Spesielt skiller Holmenkollen seg ut med sin oppsiktsvekkende belysning som til og med endres til spesielle anledninger. Landemerkene hjelper dermed med orientering i byen som kan gi en følelse av trygghet som igjen er viktig for å føle tilhørighet til et sted (Lynch, 1970).

Videre argumenterer teoretikere at stedstilhørigheten blir sterkere dersom man har minner ved stedet og at det ofte inneholder relasjoner til andre mennesker<sup>22</sup>. Femmila (50 km langrenn) er et årlig arrangement i Holmenkollen. Slike arrangementer kan gi en form for stedstilhørighet for mennesker. Dette kan variere fra menneske til menneske. Men fellesnevneren er at dette arrangementet handler om det samme stedet og vil for alle handle om relasjoner til andre mennesker. Som Brown et al. (2003) fastslår, kan udannetheter som forsøpling svekke tilhørigheten til et sted. La oss spille videre på 5 mila eksemplet. Bildet under er et bilde av 5 mila dagen derpå. På selve 5 mila

---

18 (Brown et al., 2003)

19 (Lewicka, 2010; Gieryn, 2000)

20 (Lynch, 1970 s. 46)

21 (Bakken et al., 2014)

22 (Altman & Low, 1992; Ujang, 2008)



(Thomas Rem, 2018)

arrangementet er det tydelig at det er mange som føler en sterk tilhørighet, både voksne, barn og ungdom kommer ut i skogen for å se på skiløpet. Når arrangementet er over er det en annen sak. Bildet illustrerer at det ikke er så mange som føler tilhørighet og ansvar til skogen dagen etter arrangementet.

### Konklusjon

Jeg skrev innledningsvis at jeg skulle se på landemerkers betydning for tilhørighet. I følge miljøpsykologien har et sted innvirkning på både identitet og tilhørighet<sup>23</sup>.

Både stedsidentitet og stedstilhørighet faller inn under det engelske begrepet «sense of place». Teorien legger til grunn at landemerker styrker identiteten til et sted (Lynch, 1970). Siden stedsidentitet og stedstilhørighet faller under samme paraply vil landemerker også styrke tilhørigheten til et sted. Byens landemerker kan være unikt for dem som er bosatt der, men kan likevel oppfattes ulikt av forskjellige mennesker og på forskjellige tidspunkt. Landemerker kan som nevnt bli et sted for å skape minner<sup>24</sup>. Tilhørigheten mennesker har til steder varierer som sagt fra menneske til menneske, men det er likevel tiltak byplanleggere kan iverksette for å styrke tilhørigheten. Som nevnt, er synlige landemerker et eksempel på et slik tiltak som kan styrke tilhørigheten og videre identiteten.

For å svare på problemstillingen om landemerker påvirker tilhørigheten til Oslo – vil svaret være ja. De tre nevnte landemerkene: Holmenkollen, Akershus festning og Ekebergparken er orienteringsspunkter i Oslo som er synlige fra lang avstand, i tillegg og er de steder hvor mennesker samles for å skape minner som til sammen resulterer i økt tilhørighet til stedet.

23 (Hauge, 2007)

24 (Altman & Low, 1992)

# Viktigheita av god estetikk i bybildet

Runa Gjerland

På linje med maleri, musikk og teater, meiner eg at urban design til ein viss grad er ein kunstform. Ein hovudforskjell mellom desse kunstformane, er at der publikum har friheita til å oppleve eller ikkje oppleve, andre kunstverk, tillet ikkje urban design den friheita. Liker ein ikkje eit maleri kan ein gå forbi det. Liker ein ikkje eit teaterstykke kan ein forlate salen. Byen kan ein ikkje unngå<sup>1</sup>. Nasar skriv derfor at byutforminga bør estetisk tilretteleggast folkets preferansar<sup>2</sup>.

Den historiske utviklinga til begrepet estetikk avdekkjer kvifor vi oppfattar ordet som vi gjer i dag, og kvifor, sjølv om alle er einige om at det er eit positivt ladd ord, det har fått negative konnotasjonar. Stadig vekk vert estetikk nedprioritert i dagens byutvikling, særleg i møte med økonomisk sterke utbyggingar<sup>3</sup>. Spørsmålet som stiller seg er om rette er riktig prioritering – og, om ikkje, kva som kan gjerast for å snu trenda. Det er dette denne teksten skal undersøke.

For å holde tunga rett i munnen i eit fagfelt der eitt ord kan ha eit mangfald av meiningar, er det viktig å ha eit godt hold på definisjonane. Ordet 'estetikk' kjem frå det greske 'aisthesis' og oversettast til 'det som vedrører det sanslege'. Frå dette kan ein tolke at estetikk ikkje berre handlar om visuelle kvalitetar, men også om det taktile, det duftande, det bråkete, osb. Estetikk aktiviserer alle sansane. I sine grundige studiar om estetikkens historie beskriv Tatarkiewicz estetikk som «studiet av estetiske objekter og [...] subjektive estetiske erfaringer.»<sup>4</sup> Estetikk kan altså refererast til som både kunstteori eller eit kvalitetskriterium. I denne teksten blir begrepet omtala som det sistnemnde.

I daglegtaleten blir estetikk fort redusert til å berre omhandle visuell input. Den tyske filosofen Alexander Gottlieb Baumgarten blir gjerne rekna for å vere den moderne estetikkens grunnleggjar, da han

1 (Childs, 2009; Nasar, 1998; Carmona et al, 2010)

2 (Nasar 1998)

3 (Stølen, 2018) Å trekke fram Førde som eit eksempel kan virke voldsomt, men sjølv om byutviklinga her er ekstrem, er han ikkje eineståande. Liknande utvikling har skjedd, eller skjer framleis, blant anna på Åsane i Bergen, Mo i Rana, og Bø i Telemark.

4 (Tatarkiewicz, W. 1972)



på si tid definerte begrepet på nytt og introduserte det til filosofien. Streng rasjonalisme utan vekt på viktigheita i sanslege opplevingar, med Descartes' filosofi i front, hadde prega tida fram til 1700-talet. Baumgarten ville legitimere dei sanslege erfaringane som eit eige kunnskapsdomene, eit domene som adopterte navnet 'estetikk' frå dei gamle grekerane. Estetikk blei likevel ikkje sidestilt med fornuften, men underlagt den 'rasjonelle viten'. Frå dette er det moderne synet på estetikk født – eit syn om at sansing er ein mindre viktig funksjon. Der ein tidlegare såg på sansinga som eit medium for avdekking av sanninga, blir for første gang fornufta og sansinga sett på som uforeinlege, til og med konkurrerande oppfatningar<sup>5</sup>.

Dette brotet reflekterast også i arkitektur og byutvikling. Århundrar med utprøving av nye løysingar som tek meir hensyn til den logiske fornufta enn den audmjuke estetikken, nådde nye høgder med industrialismens inntog på seint 1800-tal. Plutseleg var ikkje byen berre til for menneska, men også for maskinene. Reaksjonar i stilutvikling følgde. Stilartar som funksjonalisme og brutalisme, samla under paraplyepoken modernismen, hadde ein strengt analytisk tilnærming til kva som var nødvendig i eit bygg og ein by<sup>6</sup>. Alt av «pynt» blei sett på som ein løgn mot byggets eigentlege funksjon, og måtte vekk. Historiske byggverk frå landskapsstilen, barokken og renessansen, fulle i utbroderingar og detaljar, blei sett ned på, i alle fall av anerkjente arkitekter. Le Corbusier, også kalla modernismens far, foreslo å rive heile det historiske senteret i Paris, til fordel for skyskraparar og motorveggar<sup>7</sup>.

Sjølv om ideane bak modernismen var godt argumenterte for, er det mange av prosjekta som ikkje er godt likte i dag. Eitt eksempel er Tricorn Tower i Portsmouth, England, eit kjøpesenter som fekk gode tilbakemeldingar dei første åra etter at det vart bygd i 1964, men ganske fort blei hata av allmennheita. Etter mange års utflytting av bebuarar og butikkar blei bygget reve i 2004, men ikkje før det rakk å bli kåra til Storbritannias styggaste bygning<sup>8</sup>. Eit anna eksempel er Boston City Hall i USA, som stadig er omdiskutert. Forslag om riving blir rett som det er tatt opp av lokalbefolkninga for så å bli avvist av fagfolket. Her vil eg igjen minne om Nasar sin oppfordring til å estetisk tilrettelegge byutforminga til folkets preferansar.

Nedprioriteringa av den sanslege estetikken høyrer ikkje berre fortida til. Estetikk vert rett som det er valt vekk til fordel for andre faktorar, som bærekraftigheit og økonomi. Utbyggjarar kan spare store summer ved å bygge rimelege bygg med få estetiske element, noko vi ser skje i diverse handelsparkar som dukkar opp i bykantane i det ganske land. Dei nye teknikkane og materialane som har kome i løpet av dei siste drygt 100 åra gjer det stadig lettare å bygge fort, høgt og stort. Dette sparar både økonomi og energi, noko som kjem svært godt med når folketalet over heile verda skyt til vørs. Såleis er det forståeleg at folk fortset å bygge på denne måten. Men er dette riktig utvikling i byar og urbane strøk der mennesket lever?

5 (Bø-Rygg, 2004; Hvattum, 2004)

6 (Rowe, 2011)

7 (Corbusier & Jeanneret, 1955)

8 (Weaver, 2004)

Byer vert etablert av mennesket for mennesket. Byen er ein stad fleire menneske slår seg ned i, dei produserer, sel og kjøp varer, tilbyr tenester og møter andre. Maskinane vert laga for å hjelpe mennesket med desse funksjonane. Mennesket er likevel i hovudfokus – eller burde i alle fall vere det. Nedprioritering av det sanslege skapar byrom og tettstadar som ein ikkje trivast i og stader ein ikkje høyrer identitet til.

Jane Jacobs, forfattar og kritikar av byplanlegginga i hennar samtid, skreiv i artikkelen *Downtown is for the People* i 1958:

*The architects, planners – and businessmen – are seized with dreams of order, and they have become fascinated with scale models and bird's-eye views. This is a vicarious way to deal with reality, and it is, unhappily, symptomatic of a design philosophy now dominant: buildings come first, for the goal is to remake the city to fit an abstract concept of what, logically, it should be.*

Om estetikken er alt det sanslege, er det dette som gjer ein by bebueleg. Utan estetikk er byen berre ein samling funksjonar. Det sanslege er det som gir han liv.

Kva skal ein så gjere for å innføre estetikk i byen att? Ein må først og fremst forstå kva som er god estetikk.

Ein objektiv oppfatning av det estetisk vakre finnast ikkje, men gjengangarar blant estetiske prinsipp opp gjennom tidene finnast. På slik måte blir kva som er «vakkert» ikkje berre definert av personen som erfarer det, men dels også av sosiale og kulturelle komponentar i sjølve objektet. Nasar (1998) kartla kva for estetiske faktorar folket set pris på, og kategoriserte dei inn i fem eigenskapar for 'likte' miljø:

1. **Naturlegheit** Miljø som er naturlege eller der det naturlege dominerer over det bygde.
2. **Vedlikehald** Miljø som er passa på og tatt vare på.
3. **Openheit og definerte rom** Blandinga av definerte, opne rom med panorama og utsikt over hyggelege element.
4. **Historisk innhald** Miljø som framkallar ønskelege assosiasjonar.
5. **Orden** Organisasjon, samanheng, lesbarheit, klarheit (Nasar 1998).

Ved hjelp av desse prinsippa kan ein [igjen] lage byar der menneskets sanseerfaring blir vektlagt. Ved å ta hensyn til sansane kan og folkehelsa bli betre. I følgje Coolidge & Wynn vil sansane våre framleis reagere på dei same tinga som var viktige for å overleve i jeger/sankar-samfunnet<sup>9</sup>. Dette innebar å finne trygge og sunne stadar. Det er derfor implisert at dei romlege preferansane som har utspring i det sanslege, har helsemessige gevinstar. Bowler et al (2010) skriv at naturlege miljø kan ha direkte positive verknader på trivsel, medan McMahan og Estes (2015) skriv at eksponering for natur forbe-

---

9 (Coolidge & Wynn, 2017)

trar vår emosjonelle trivsel ved å auke positive kjensler og, til ein viss grad, redusere negative kjensler.

I boka *Public Places Urban Spaces* blir dei visuelle elementa i rommet kategorisk delt inn i urban arkitektur/bymøbler, fasader, bygolvet og landskapet<sup>10</sup>. Alle desse kategoriane påvirker rommet, og alle kategoriane påvirker mennesket. Estetikk må integrerast i alle deler for å få til en dialog mellom menneske og rom.

Når dette er sagt, er det viktig å ta avstand frå den filosofiske treeinigheita om 'det Vakre,' 'det Sanne' og 'det Gode.' Tanken om at det Vakre er det Sanne, og det Sanne er det Gode fører til konklusjonen om at dersom ein har laga noko vakkert, har ein gjort ei god handling for samfunnet<sup>11</sup>. Dette er ein svært ufordelaktig konklusjon å ta innan arkitektur og byplanlegging, der ein må ta mange andre hensyn enn berre det estetiske. Eit bygg, eit byrom og ein bydel oppstår først og fremst ut frå ønsket om å dekke eit behov. Dekkinga av dette behovet, altså funksjonen til rommet, bør alltid vere hovudprioritet under planlegginga av eit nytt rom. Eit sjukehus er i første omgang eit sjukehus, og i andre omgang eit bygg som finn sin plass i det urbane miljøet.

Fokus på funksjon er imidlertid ikkje uforeinleg med ønsket om å legge vekt på god design. Det aller viktigaste – og kanskje vanskelegaste – for å lage estetiske byer og byrom, er å prioritere estetikken meir i den fysiske byplanlegginga så fremt dette ikkje er uforeineleg med funksjonen til bygg og byrom. Estetikk er sjølv representasjonen av det menneskelege, og burde vere til stade i alle deler av byen. Ved å gjere gode, bevisste estetiske byromsvalg tilpassa den menneskelege skala, lager ein ikkje berre ein visuelt tiltalende by, men ein oppnår også auka folkehelse og forbetra mental helse hos innbyggjarane. La dette vere ein oppfordring til alle som påverkar byens utforming til å ikkje undervurdere ordet estetikk og korleis det påverkar opplevinga av byen for byens innbyggjarar og besøkande.

---

10 (Carmona, Tiesdell, Heath, Oc, 2010)

11 (Cousins, 1999)

# Barn og unges helse i den kompakte byen

Sandra Holte

Globale klimautfordringer har de siste tiårene påvirket synet på byens fysiske form og innhold. Stadig flere flytter til byene, som legger press på arealene. Målet for dagens utbygging er ikke lenger nye byer eller byutvidelser, men en kompakt by som skal være motstandsdyktig med tanke på håndtering av klimaendringer, mangfoldig, attraktiv og skal gjerne produsere like mye ren energi som den slipper ut<sup>1</sup>. En kompakt by kjennetegnes ved å ha tett bebyggelse med en klar grense mot omland, i urbane områder som er bundet sammen ved hjelp av offentlig transport, og hvor innbyggerne har kort avstand mellom bosted, arbeidsplasser og servicetilbud<sup>2</sup>. Det har vært mye fokus på at den kompakte byen skal være klima- og miljøvennlig, men hva vet vi egentlig om de sosiale konsekvensene? Vil en kompakt by være et godt oppvekstmiljø for barn og unge?

I plan- og bygningsloven §3-1 (2008) står det at planlegging skal: «legge til rette for god forming av bygde omgivelser, gode bomiljøer og gode oppvekst- og levekår i alle deler av landet». I følge Den Norske Legeforening legges grunnlaget for god helse i barne- og ungdomsårene<sup>3</sup>, og det er derfor viktig at nettopp oppvekstmiljø og kvaliteten av dette står sentralt i byplanlegging. Michael Fuller-Gee skriver nemlig i artikkelen «Helsefremmende by- og stedsutvikling» at helsetjenesten kun kan gjøre noe med 10% av folkets helseproblemer og at de resterende 90% påvirkes av de fysiske rammene for hvor og hvordan vi lever<sup>4</sup>. Jeg vil derfor se nærmere på helse hos barn og unge i forbindelse med sentrale kjennetegn ved den kompakte byen når jeg tar fatt på denne problemstillingen: På hvilken måte er den kompakte byen med på å fremme god helse hos barn og unge?

## Inaktivitet

Overvekt og fedme er et økende problem hos barn og unge i den norske befolkningen, og parallelt med dette øker graden av fysisk inaktivitet i hverdagen<sup>5</sup>. Manglende tilgjengelighet kan oppleves som et hinder for ressursvake grupper og kan føre til at de blir fysiske passive og overvektige<sup>6</sup>. Helsedirektoratet skriver blant annet i nasjonale faglige retningslinjer for forebygging, utredning og behandling av overvekt og fedme hos barn og unge at arealplanlegging som ivaretar muligheter til fysisk

1 (Børud & Røsnes, 2016)

2 (Hanssen, et al., 2015)

3 Den Norske legeforening (2012)

4 Fuller-Gee (2015)

5 (Helsedirektoratet, 2012)

6 (Fuller-Gee, 2015)

aktivitet for alle aldersgrupper og sørger for gang- og sykkelveier i nærmiljøene er grunnleggende helsefremmende tiltak<sup>7</sup>. Samfunnet er i dag svært avhengig av bil, og fordi den har gitt oss mulighet til å bosette oss lenger unna funksjoner velger mange bilen fremfor å gå<sup>8</sup>. Et av kjennetegnene ved den kompakte byen er den korte kort avstand mellom bosted, arbeidsplass og servicetilbud. Med funksjoner i umiddelbar nærhet vil det kunne bidra til mer aktivitet i hverdagen, hvor barn og unge for eksempel kan gå eller sykle til skole og fritidsaktiviteter i stedet for å bli kjørt av sine foreldre eller ta bussen. Dette kan bidra til å minke den økende graden av fysisk inaktivitet.

#### Grønnstruktur og lekeparker

Et annet kjennetegn ved den kompakte byen er at den ivaretar grønnstruktur rundt byen. Samtidig er det større fare for at grønne arealer reduseres og at offentlige rom som er sosiale møteplasser og arenaer for fritidsaktiviteter, blir mer belastet. De offentlige områdene må derfor utformes med høy kvalitet for å sikre gode byrom for alle<sup>9</sup>. For yngre barn som har mindre aksjonsradius og er mer avhengig av nærmiljøet sitt, er slike arealer spesielt viktig<sup>10</sup>. Selv om de grønne arealene reduseres ved fortetting kan også tilgjengeligheten øke ved at man i en kompakt by kan ha kortere avstand til grønne områder og sosiale møteplasser. Susanne T. Dale Nordbakke skriver i artikkelen «Barn og unge i den kompakte byen»<sup>11</sup> at flere studier har vist at avstand og tilgang til parker, grøntområder og ballbaner har økt barns bruk av slike områder. Hun påpeker at det er viktig at disse arealene er trygge for at barna skal bruke områdene. Uten følelse av trygghet og sikkerhet er det vanskelig å utvikle sosial samhørighet og tilhørighet<sup>12</sup>. I Husqvarnas «Global Garden Report» fra 2012 står det blant annet at grønne områder bidrar til reduksjon av stress og angst og motiverer til trening og bevegelse. I tillegg har de funnet ut av at barn som vokser opp uten trær i nærmiljøet ofte har konsentrasjonsvansker på skolen<sup>13</sup>. God kvalitet og korte avstander mellom grønne arealer og offentlige rom vil derfor være viktig for barn og unges helse i den kompakte byen.

#### Luftforurensing

Norge har satt nasjonale mål om å redusere lokal luftforurensning for å minske helseskadene. I følge Miljødirektoratet overskrides disse i de fleste større byene og tettstedene i Norge<sup>14</sup>. Med kortere avstand mellom funksjoner i den kompakte byen er det også forventet at transportbehov og bilbruk reduseres. Millstein og Hofstad skriver i NIBR rapporten «Fortetting og folkehelse – hvilke folkehelsekonsekvenser har den kompakte byen» at den forventede reduksjonen i utslipp fra trafikk vil redusere luftforurensningen, og dermed også risiko for ikke-smittsomme sykdommer som hjerte- og karsykdom, diabetes 2, kreft og lungesykdommer<sup>15</sup>. En svensk studie ved Umeå universitet viser at barn og unge som bor på steder med høy luftforurensning har større risiko for å få søvnproblemer eller en

---

7 (Helsedirektoratet 2010)

8 (Carmona, et al., 2010)

9 (Hjortese, 2016)

10 (Millstein, 2018)

11 (Nordbakke, 2018)

12 (Hanssen, et al., 2015)

13 (HusqvarnaGroup, 2012)

14 (Miljødirektoratet, 2018)

15 (Millstein og Hofstad, 2017)

psykiatrisk diagnose<sup>16</sup>. Tall fra Folkehelseinstituttet (2017) viser at vi i Norge tapte 18 000 funksjonsfriske leveår og rundt 1400 mennesker døde for tidlig som følge av luftforurensning. De nevner også at små barn er mer følsomme for å bli rammet av helseplager fordi de ikke har ferdig utviklet luftveier. Da det først og fremst er veitrafikk som bidrar til høy konsentrasjon av luftforurensning<sup>17</sup>, vil en nedgang i transportbehov og bilbruk i den kompakte byen være svært viktig for barn og unges helse.

### **Ensomhet**

Kompakt byutvikling kan ha en rekke helsemessige effekter, deriblant mindre ensomhet<sup>18</sup>. Ifølge Røde Kors føler en tredjedel av alle unge seg ensomme i Norge i dag. De skriver at en studie for noen år tilbake viser at det er like stor helserisiko knyttet til sosial isolasjon som å røyke 15 sigaretter om dagen<sup>19</sup>. Nærhet til ulike tilbud er spesielt viktig i hverdagen for barn da de er mindre mobile enn voksne<sup>20</sup>. I den kompakte byen bor man tett på andre mennesker og har tilgang til flere møteplasser, noe som kan bidra til at barn og unge føler seg mindre ensomme som er viktig for den psykiske helsen. I artikkelen «Derfor er byfolk lykkeligst» står det skrevet om en studie som viser at jo tettere folk bor desto mer fornøyde er de med det sosiale livet sitt, og at et område med mange mennesker gjør det lettere å opprettholde flere vennskap og tette sosiale bånd<sup>21</sup>. Det er samtidig poengtert at det er viktig med mange lavterskel møteplasser i den kompakte byen hvor det er enkelt å møtes for at dette skal la seg gjøre.

### **Fremmer en kompakt by god helse?**

Så tilbake til spørsmålet: På hvilken måte er den kompakte byen med på å fremme god helse hos barn og unge? Etter å ha sett på sentrale kjennetegn ved den kompakte byen i forbindelse med barn og unges helse kan jeg konkludere med at den kompakte byen er med på å fremme god helse på flere ulike måter. Blant annet kan konsentreringen av funksjoner bidra til mer aktivitet og bevegelse som kan redusere inaktivitet og overvekt som er et økende problem hos barn og unge i Norge i dag. Grønne områder og offentlige rom reduseres ved foretting, men avstanden mellom disse blir samtidig kortere. For barn og unge som har mindre aksjonsradius kan det bety en økning i bruk av disse områdene som kan oppmuntre til mer aktivitet og sosial samhörighet, men det er viktig at kvaliteten på områdene er gode. Med en forventet reduksjon av transportbehov og bilbruk i den kompakte byen vil det også føre til mindre utslipp og forurensning som kan redusere risikoen for en rekke sykdommer, blant annet søvnproblemer og psykiske problemer hos barn og unge. I tillegg kan en kompakt by hvor man bor tett på hverandre gjøre det lettere for barn og unge og opprettholde sosiale bånd og føle seg mindre ensomme som er et stort problem hos unge i Norge i dag. Ettersom 90% av folkets helseproblemer påvirkes av de fysiske rammene for hvor og hvordan vi lever, og grunnlaget for god helse legges i barne- og ungdomsårene er det derfor svært viktig å ha et stort fokus på hvordan vi kan legge til rette for gode oppvekstkår i planleggingen av kompakte byer.

---

16 (Oudin, et al., 2016)  
17 (Miljødirektoratet, 2018)  
18 (Magnussen, et al., 2017)  
19 (Tvinnereim, 2017)  
20 (Danielsen, et al., 2017)  
21 (Grande, 2018)

# Attraktiv by - hva er det?

Tirill Evensen

Attraktiv er et ord som blir mye brukt i sammenheng med byplanlegging og -utvikling. I Oslos kommuneplan skrives ordet hele 47 ganger, mot 34 ganger i Bergens- og 28 ganger i Kristiansands kommuneplan, og i *Nasjonale forventninger til kommunal og regional planlegging* er attraktivitet en del av kapitteloverskriftene. I tillegg til å brukes i nasjonale forventninger og kommunale planer, deler staten årlig ut pris for landets mest attraktive by. Det som er attraktivt for én person er ikke nødvendigvis attraktivt for en annen. Derfor ønsker jeg i denne teksten å komme frem til en forståelse av hva som er en attraktiv by? Jeg vil undersøke hva man legger i begrepet attraktiv by, hvordan begrepet brukes i norsk planleggingspolitikk og hvordan dette gjenspeiles i hvilke byer som regnes som attraktive. Ved å ta i bruk doktorgradsavhandlingen *Attractiveness in Urban Design* av Erik Hidman og forskning gjort av Telemarksforskning håper jeg å få en forståelse av begrepet attraktiv by, og ved å se gjennom offentlige plandokumenter håper jeg å finne noen likhetstrekk som gir meg en avklaring på hva en attraktiv by i praksis er.

## Hvorfor attraktiv?

Som nevnt brukes begrepet aktivt i nasjonale, regionale og lokale myndigheters visjoner og strategier. Erik Hidman ved Luleå Tekniske Universitet i Sverige forklarer dette med at planleggingspraksisen i dag har et langt større fokus på kommunikasjon enn tidligere, og språket er en viktig del i utformingen av omgivelsene<sup>1</sup>. Han hevder at planleggingspraksisen har blitt mer politisk og språket mer retorisk, og i en politisk sammenheng brukes språket ofte til å forføre og overbevise heller enn å informere om faktiske beslutninger. Dermed, skriver han, er det klare fordeler med å bruke et ord som "attraktiv" i planleggingen. Begrepet har en positiv konnotasjon og ethvert menneske har en idé om hva det betyr, samtidig som forståelsen kan variere mellom ulike individer. Med andre ord kan det være vanskelig å peke på akkurat hva det er myndighetene mener når de snakker om «attraktive byer».

## Hva betyr det å være attraktiv?

I Bokmålsordboka forklares begrepet attraktiv med synonymene *fristende* og *tiltrekkende*<sup>2</sup>, og man kan dermed tenke seg at det å være en attraktiv by handler om å være fristende og tiltrekkende. Hidman skriver at mennesker i dagens globaliserte og mobiliserte samfunn i stor grad har muligheten til å velge hvor man har lyst til å bo og at dette medfører konkurranse mellom steder og byer. Det har derfor blitt et stort fokus på å kunne tilby de kvalitetene mennesker ser etter - eller i det minste *fremstå*

---

1 (Hidman, 2018)

2 (UiB, 2018)

som at man kan tilby disse kvalitetene<sup>3</sup>. Telemarksforskning som har forsket på attraktivitet i norske lokalsamfunn, skriver at økt inntekt og utdanning har ført til endringer i menneskers behov og preferanser. I *Programteori for attraktivitet* skriver de at attraktiviteten til et sted kan kategoriseres i fire ulike grupper: Bygninger og areal; Ameniteter; Identitet og stedlig kultur; og Omdømme<sup>4</sup>.

. Videre forklares det at bygninger og areal ikke alene er en sterk drivkraft, men at *mangelen* på tilgjengelige bygninger og areal ofte henger sammen med manglende vekst. Ameniteter er et ord som er lånt fra engelske *amenities*, og kan i denne sammenhengen oversettes til *stedskvalitet* og *livskvalitet*<sup>5</sup>.

Kulturtilbud, kaféer, og tilbud av tjenester er ameniteter, i tillegg til tilgang på natur, friluftstilbud, parker og estetisk vakre omgivelser. Identitet og stedlig kultur har med sosiale relasjoner og holdninger å gjøre, og steders attraktivitet er ofte knyttet til hvordan de oppleves, f.eks. om området preges av samarbeid og tillit og om det oppleves som gjestfritt. Omdømme er definert som de assosiasjoner folk utenfor området har til stedet, og er i mindre grad beskrivende av de faktiske forhold ved stedet<sup>6</sup>. Alt dette tolker jeg som at begrepet attraktiv by i stor grad handler om å være en by som tilbyr noe, eller som skaper tilbud, for å tiltrekke seg innbyggere.

### Nasjonale forventninger

«Attraktive og klimavennlige by- og tettstedsområder» er en av titlene i Kommunal- og moderniseringsdepartementets (KMD) gjeldende nasjonale forventninger til kommunal og regional planlegging<sup>7</sup>. I kapittelet beskrives forventninger om samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging, fremtidsrettet og miljøvennlig transportsystem, levende by- og tettstedssentre, samt fokus på helse og trivsel. Regjeringen oppfordrer til å gjennomføre tiltak som gjør sykling og gange trygt og attraktivt, at det må utvikles steder som er attraktive for næringslivet, og at levende sentrum med variert tilbud av boliger, kultur, handel og tjenester er viktig for stedenes attraktivitet<sup>8</sup>.

Jeg har sett på om norsk planleggingspraksis følger opp de nasjonale forventningene om attraktivitet, ved å sjekke hvor mange ganger ordet attraktiv forekommer i ulike kommuneplaner. Oslos kommuneplan skrives ordet hele 47 ganger, mot 34 ganger i Bergens-, 28 ganger i Kristiansands-, 12 ganger i Trondheims- og bare 3 ganger i Stavangers kommuneplan. I mindre kommuner nevnes begrepet fra 24 ganger i Markers kommuneplan til 17 ganger i Stords-, 7 ganger i Songdalens- og 5 ganger i Tysfjords kommuneplan. Satsningsområder som går igjen i kommuneplanene er at stedene skal være trygge med gode levekår, klimavennlige og gangbare, og at det skal være drivkraft i kommunen for å tilrettelegge for næringsliv og byutvikling.

---

3 (Hidman, 2018)

4 (Telemarksforskning, 2013)

5 (Telemarksforskning, 2013, s.11)

6 (Telemarksforskning, 2013)

7 (KMD, 2015)

8 (KMD, 2015)



## Nasjonale kåringer

Sannsynligvis for å oppmuntre til oppfølging av de nasjonale forventningene har KMD siden 2015 årlig delt ut statens pris for bærekraftig by- og stedsutvikling. Formålet med prisen er i følge statuttene å belønne planlegging og gjennomføring av bærekraftig by- og stedsutvikling med høy kvalitet. Det skrives at kåringen skal bidra til å løfte frem gode og inspirerende forbilder, og byer som har vist vilje og evne til å skape et levende og attraktivt sted å bo, arbeide, drive næring og besøke (KMD-1, 2018). For å finne ut hvilke kriterier som i realiteten ligger til grunn for å vinne prisen Attraktiv by har jeg gått gjennom de fire vinnerbyenes juryvurderinger. De siste årene har prisen gått til Kristiansand (2018), Fredrikstad (2017), Bodø (2016) og Trondheim ved St. Olavs Hospital (2015):

### Kristiansand 2018

- Endring i bypolitikken fra arealspredning til en samordnet bolig-, areal- og transportpolitikk.
- Det er lagt vekt på sykkel og gange, samt grønnstruktur og god funksjonsblanding.
- Utarbeiding av nye reguleringsplaner har ført til nye, gode offentlige uterom.
- Ny arkitektur samspiller med eksisterende.
- Det er en økt satsning på kunst og kultur
- Godt samarbeid mellom kommune og eiendomsutviklere (KMD-2, 2018).

### Fredrikstad 2017

- Stor og bred satsning på kollektivtransport og tilrettelegging for sykkel. Gratis tilbudet har ført til økt bruk av ferge og økt bruk av byen.
- Vellykket revitalisering av bysentrum
- Stor satsing på lokaldemokrati og medvirkning
- Radikale valg, nytenkning og eksperimentering med planarbeid og byutvikling (KMD-3, 2017)

### Bodø 2016

- Sentrumssatsing med boligbygging
- Etablering av kulturelle institusjoner
- God balansering av vekst og vern
- Kommunen som sterk pådriver
- Prosjektet "Ny by - ny flyplass" med bærekraftig fokus og teknologisk nytenkning (KMD-4, 2016) Trondheim 2015
- Lokalisering av nytt sykehus i bykjernen, med god integrering av prosjekt i eksisterende bystruktur
- Helhetlig planlegging med godt samspill mellom bygninger, landskap og uterom
- Gode offentlige uterom med fokus på siktlinjer og belysning
- Helsebringende arkitektur som spiller på sanser og menneskelig skala
- Langsiktig samarbeid mellom kommunen og prosjekteringsaktører (KMD-5, 2015)

## Hva er vektlagt?

Etter en gjennomgang av de fire vinnerbyenes juryvurderinger finner jeg flere faktorer tydelig gjengående. Det er stor satsning på sentrum, enten det gjelder gode uterom, boliger, variert handel, eller tilgang på kulturelle og offentlige institusjoner, og det er et økt fokus på gode ordninger for kollektivtransport, sykkel og gange, som igjen knyttes til at man har god tilgjengelighet til ulike funksjoner. Videre applauderes god arkitektur i form av integrering av prosjekter i eksisterende bystruktur, med god balansering av vekst og vern, og samspill mellom nye og gamle bygg. Dette kan knyttes til identitet og særpreg, og viktigheten av å ta vare på stedets historie samtidig som en utvikler seg fremover. Videre er det tydelig at et viktig nøkkelelement i vinnerbyene er godt samarbeid mellom offentlige og private aktører og medvirkning med lokalbefolkningen. Samarbeid og medvirkning er faktorer som kan gjøre at befolkningen får en sterk tilhørighet og eierskap til stedet.

Så, er det noen likhetstrekk mellom det Hidman, Telemarksforskning, det offentliges planlegging, og statens pris beskriver som attraktiv by? På bakgrunn av det Hidman og Telemarksforskning skriver tolker jeg attraktiv by som et begrep der det handler om å skape et tilbud. Videre tenker jeg at man for å skille seg ut er nødt til å tilby noe særegent, og at jo bredere tilbud man har, jo mer attraktiv er man. I tillegg skal man prøve å få best mulig omdømme ved å *fremstå* som at man kan tilby noe som folk vil ha. Tilgjengelighet og tilgang på areal og bygninger, samt kulturelle tilbud, varierte tjenester og natur trekkes frem som viktige faktorer. I tillegg er det viktig at mennesker kan knytte en identitet til stedet, noe som kan knyttes til at stedet bør ha en særegenhet. I nasjonale forventninger beskrives det at man skal samordne bolig-, areal og transportplanlegging, samt satse på fremtidsrettet transportsystem og tiltak som fremmer sykling og gange - noe som også kan knyttes til tilgjengelighet, da korte avstander og gode kollektivtilbud gir god tilgjengelighet. Videre skrives det om at man skal ha et *bredt tilbud av ulike funksjoner*. Attraktiv by som politisk begrep synes å være viktig med tanke på hvor ofte begrepet nevnes i de ulike kommunenes kommuneplaner. Jeg synes dette gir et tydelig bilde på hvordan kommunene konkurrerer med hverandre - ved at de alle ønsker å være attraktive, altså å være tiltrekkende for mennesker. De kjemper derfor alle om å tilby noe som ikke alle andre har.

Forståelsen av hva en attraktiv by er, kan oppsummeres i en by som har en tiltrekningskraft i form av et bredt tilbud av tilgjengelige funksjoner, et godt omdømme med historie og særpreg, og en by der folk kan føle en tilhørighet og tilknytning til stedet.

# Sted for medvirkning

Vetle Riis Hallås

## Innledning

Å involvere berørte parter i planarbeidet er ikke bare et lovpålagt krav etter Plan –og bygningsloven, men også viktig for å sikre legitimitet for gjennomføring av planen. Planarbeidet vil nesten alltid berøre et sted som noen mennesker har sterk tilhørighet til. Spørsmålet som jeg vil ta opp, er om stedsteori kan brukes for å begrunne viktigheten av medvirkning utover demokratihensynet og dermed understreke viktigheten av tilhørighet. Kan stedsteori bidra til å begrunne og belyse egenverdien av en god medvirkningsprosess? Hvilken sammenheng har stedsbegrepet i en god medvirkningsprosess?

For å diskutere problemstillingen begynner oppgaven med å utforske stedsbegrepet og medvirkning som konsept. Deretter de lovpålagte krav til medvirkning, og hvordan det fungerer i praksis, før jeg avslutningsvis drøfter stedsbegrepet og medvirkning sammen og argumenterer for hvorfor det må forstås i sammenheng.

## Sted

I dagligtalen og språket er begrepet *sted* et allment brukt ord. Vi sier setninger som *vi er på feil sted*, eller *jeg har lagt nøklene mine et eller annet sted*. Selv om den dagligdage bruken av orden har liten analytisk verdi, er sted en geografisk betegnelse. Men hvordan defineres et sted?

Et utgangspunkt kan være skillet mellom sted og areal, der stedet er det arealet som mennesker har gjort meningsfylt<sup>1</sup>. Vi kan tenke oss en gang vi flyttet til en ny leilighet. Når vi ankommer er det et helt tomt areal, vi ser vegger, gulv og tak – det som er kontaineren for *rommet*. Dette rommet har ingen mening eller historie for oss enda. Men ser vi nærmere kan vi kanskje se dørlista der noen har målt høyden på barnet sitt opp i gjennom årene, kanskje en flekk på gulvet som aldri har forsvunnet helt, eller en slitt sofa som har blitt stående igjen fra de tidligere eierne. Dette er alle manifestasjoner på historier fra tidligere eiere, og for dem var dette et sted. Når vi så begynner å innrede leiligheten erfarer vi fort at vi får en *tilhørighet* til leiligheten, og over tid blir det til vårt *sted*.

En mer analytisk måte å tilnærme seg begrepet sted på er en tredeling av begrepet sted som en *meningsfylt plassering*. Det deles opp tre forståelser av stedet som

---

1 (Cresswell 2004, s. 7)

1. Lokasjon
2. Innhold
3. Stedsfølelse (sense of place)

Her kan man definere sted som inneholder alle aspektene nevnt ovenfor<sup>2</sup>. Stedet må ha en lokasjon, men det gir lite mening å forholde seg til plasseringen i seg selv. 59.91686° N, 10.72851° Ø gir ingen særlig følelse av hverken mening eller tilhørighet, men lokasjonen er Slottsparken. Dermed må vi også inkludere innholdet til stedet, det som omtales som de materielle forutsetningene for sosiale relasjoner, men strukturene på Slottsplassen ville eksistert selv om vi aldri hadde vært der. Derfor vil stedsfølelse også være en viktig faktor når man skal definere sted, som kjennetegnes ved den meningen individer eller grupper tillegger et romlig element<sup>3</sup>.

Et sted vil altså være mer enn et punkt i rommet, noe som bare er der, men heller som et resultat av en meningsfylt sammenheng mellom fysiske strukturer og menneskene som lever i det<sup>4</sup>. Ut i fra denne definisjonen kan man trekke inn begrepet *tilhørighet*, som i stor grad henger sammen med stedsfølelse, og som legges til grunn for viktigheten av medvirkningsprosesser i planarbeid.

### Medvirkning

I planleggingshistorie er medvirkning et relativt nytt fenomen. Fra midten av 1900-tallet fikk *kommunikativ planlegging*, med teoretikere som John Friedman og Patsy Healy fotfeste i planteorien. Dette dreide seg om å se på planlegging som en øvelse i kommunikasjon mellom forskjellige interesser, og som en reaksjon av den rasjonelle helhetlige planleggingsmodellen som sjeldent involverte berørte interesser<sup>5</sup>.

I norsk kontekst er medvirkning en lovfestet oppgave i all planlegging, og en viktig bærebjelke for gode planprosesser. En definisjon av medvirkning i Norge vil legge vekt på retten individer og grupper har i å delta i prosessen.

“Med *medvirkning i planlegging* forstås ofte aktivitet der befolkningen har en rett til å delta i planprosessen, og på forskjellige måter trekkes med i planprosessene, ut over den medvirkning som man kan si ligger i det representative demokratiet [...] Vi har imidlertid et videre begrep – og vil også trekke inn deltakelse og medvirkning som ligger i det representative demokratiet (uformell kontakt med politikere etc)”<sup>6</sup>

I en studie av Schmidt, Guttu & Knudtzon kommer det frem at utbyggere i liten grad legger til rette for medvirkning ut over lovverkets minstekrav, og at det dermed oppstår mye konflikt<sup>7</sup>. I samme studie viser de derimot til at dersom det legges opp til et omfattende medvirkningsopplegg, vil planproses-

2 (Cresswell 2004, s. 7)

3 (Jorgensen & Stedman 2001, s. 231)

4 (Ryden 1993, s. 38)

5 (Lane 2005, s. 292)

6 (Falleth, Hanssen & Saglie 2008, s. 21)

7 Schmidt, Guttu & Knudtzon (2011, s. 18)

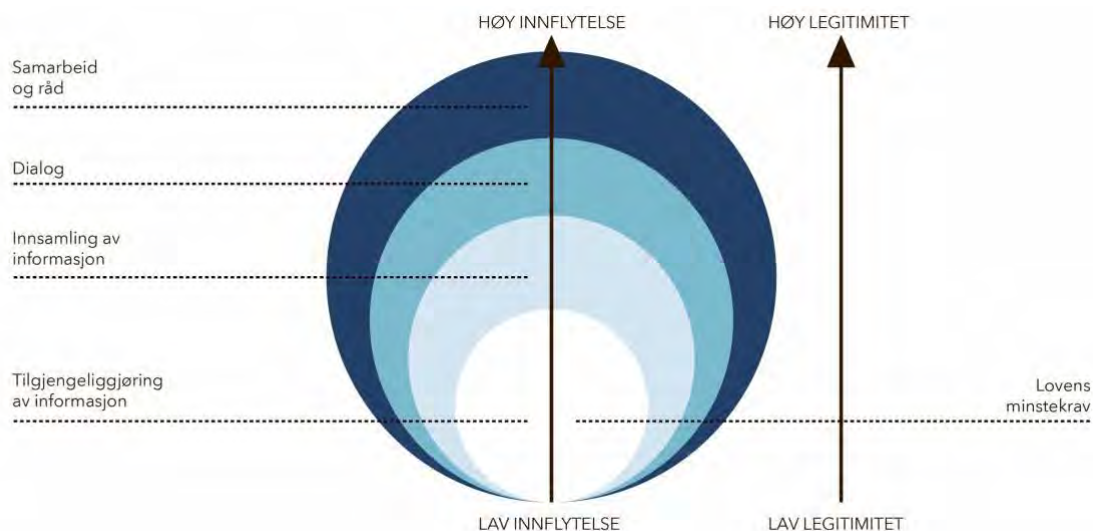
sen ofte bli bedre og langt mindre konfliktfylt. Det samme kommer frem i andre studier også<sup>8</sup>.

### Drøfting

*Sted* og *medvirkning* er to begreper som ved første øyekast har lite til felles. I drøftingen vil jeg se begrepene under ett. I hvordan de henger sammen? Og hvordan kan stedsbegrepet benyttes for å faktisk implementere en god medvirkningsprosess?

Børrud & Røsnes belyser sammenhengen mellom sted og medvirkning, med den tilhørigheten og emosjonelle tilknyttingen man kan ha til et sted<sup>9</sup>. Dette utledes med påstanden om at der mennesker har tilhørighet til et sted, vil de også bidra mer aktivt i planprosessen. I mangel på empiriske studier på denne sammenhengen, skal jeg i denne teksten begrense meg til kun å se på de konseptuelle sammenhengene som oppstår mellom sted/tilhørighet og medvirkning.

Når et utviklingsprosjekt går inn og endrer det fysiske miljøet, *stedet* som mennesker over tid har bygget opp et emosjonelt bånd til, vil det reise en motstand, noe som ofte kommer til uttrykk i medvirkningsprosessen<sup>10</sup>. Min påstand vil være at en slik motstand kan virke produktivt inn i prosessen. En slik agonistisk tankegang ser på konflikt som noe positivt, og en tilnæringsmåte som ikke bare kan virke forsonende, men også produktiv i form av et bedre *sted* for alle involverte. Det vil selvsagt være naivt å tegne et rosenrødt bilde, der all motstand kan gjøres om til et fruktbart samarbeid – til det er det for mye motstridende interesser som er i spill. I stedet vil jeg belyse de positive resultatene som kan komme av å se på stedet som konsept beskrevet over, og bruke disse kvalitetene i utviklingsprosjekter.



Figur 1: Deltagelsessirkelen (basert på veilederen fra Kommunal og moderniseringsdepartementet)

8 (Wøhni 2007, s. 45)

9 Børrud og Røsnes (2016, s. 148)

10 (Manzo & Perkins 2004, s. 337)

En medvirkningsprosess kan bestå av en rekke metoder, der noen av dem er definert i figur 1. Alt fra lovens minstekrav, og opp til samarbeid vil både sikre høy innflytelse<sup>11</sup>, men også sikre planens legitimitet<sup>12</sup>. Det å forstå tilhørighet som en iboende kraft i mennesker kan være førende for hvilken metode man velger, noe denne oppgaven har forsøkt å argumentere for. Dersom en prosjektledelse ikke tar medvirkning på alvor, men kun umotivert oppfylle lovens minstekrav, er det med en fare for at resultatet mangler legitimitet, nettopp fordi man ikke tar tilstrekkelig hensyn til et steds egenverdi. Menneskenes tilknytning til stedet kan både belyses og hensyntas gjennom metodene vist i figur 1, men de kan også være grunn til å bruke egne egnede metoder. Et eksempel på dette kan vi finne i Storbritannia, der UK's Urban Design Alliance har utarbeidet en sjekkliste for å belyse kvalitetene ved et sted. Ved å spørre berørte grupper 1) hva de liker ved et sted, 2) hva de misliker med stedet, og 3) hva må forbedres ved stedet, bruker de stedsbegrepet aktivt for å både respektere befolkningens tilknytning til stedet, og samtidig som en metodisk tilnæringsmåte for å få et bedre resultat<sup>13</sup>.

### **Konklusjon**

*Det skal være rom for medvirkning.* Dette er en setning som ikke er utenkelig, blir brukt i forskjellige planprosesser. Det betyr at det skal være mulighet for folk å delta og komme med innspill til planprosessen. I denne teksten har jeg ønsket å heller benytte uttrykket *sted for medvirkning* som innfallsport til denne forventningen. *Sted* er et såpass viktig begrep for å forstå menneskers tilknytning i utviklings- og endringsprosesser. Jeg har forsøkt å ta tak i temaet via begrepene *sted* og *medvirkning* og sammenhengen mellom dem. *Sted* som begrep har sammenheng med god medvirkning, og bør forstås som to sider av samme sak.

---

11 (KMD 2014, s. 23)

12 (Hanssen 2015, s. 97)

13 (Carmona m.fl. 2010, s. 304)

## Stedstilpasset arkitektur – Hva betyr det egentlig?

Nils Høgset

Byer og tettsteder har ulike kvaliteter, kvalitetene kan være med å påvirke hvordan stedet utvikles. Man snakker gjerne om utvikling basert på ivaretagelse eller etablering av steds-kvaliteter. Ivaretagelse av kvalitetene gjennom bevaring eller endring er alle involvertes ansvar. Enten aktørene velger en videreføring av eksisterende strukturer eller planlegger nye løsninger, må det nye man planlegger for tilpasse seg det som eksisterer fra før. Men hvordan? Vi er inne i en periode hvor byutviklingen skjer gjennom fortetting av eksisterende byområder, ikke gjennom ekspansjon. For at utviklingen i byene eller tettstedene skal være tilstrekkelig gode, mener jeg at prosjektene som utvikles bør være tilpasset stedet. Slik tilpasning av arkitekturen omtales som stedstilpasset arkitektur. Men hva er nå egentlig stedstilpasset arkitektur? Kan det sammenlignes med byggeskikk eller er det noe helt nytt?

Dagens fortettingsprosess tar utgangspunkt i normative teorier om hvordan byer og steder bør være, men man trenger ikke bare normative teorier. I følge Børrud og Røsnes men også et teorigrunnlag om hvordan byen faktisk er<sup>1</sup>. Hvordan er formen? Og hva er typisk ved byens former?

Byen er satt sammen av mange helhetlige enheter som sammen utgjør det stedet. For å kunne forstå hvordan stedet er bygd opp må man dykke den i morfologien, mer bestemt by- eller steds-morfologien. Morfologi defineres som læren om form og stammer fra Latin; Morphé – form og logos – Lære. Morfologien er sentral faktor for å forstå hvert sted. Alle byer, bygder eller steder har en form, enten stedet er direkte anlagt eller selvgrodd. Begge kan ha vært utviklet gjennom ulike former for planlegging. Selv det som kan oppfattes som spontant selvgrodd byer, har gjerne vært en styrt utvikling. Som regel har ulike samfunnsaktører, enten det er enkeltpersoner, organisasjoner eller myndigheter, styrt utviklingen gjennom normer og regler tilpasset omgivelsenes egenskaper. Uformelle normer og regler har også vært med å utvikle steder, det er ikke planlegging, men kan benevnes som lokal byggeskikk.

Byggeskikk oppstod gjennom lokale byggetradisjoner, ikke bare estetisk arkitektur, men også funksjonell når det kom til inndelingen inne i huset, plassering av husene i forhold til klimatiske forhold eller

---

1 (Børrud & Røsnes, 2016)

til hverandre<sup>2</sup>. Byggeskikk er også et sentralt begrep når det kommer til utvikling av steder og benyttes gjerne i diskusjoner vedrørende arkitekturens regionale forankring. «Statens byggeskikkutvalg har valgt å bruke betegnelsen *god byggeskikk* synonymt med god bygningskultur, og begrepet byggeskikk omfatter alle bygde omgivelser; enkelthus, rommene mellom husene, bebyggelsens forhold til terreng og landskap, utforming av tettsteder, broer og bensinstasjoner, parker og parkeringsplasser.»<sup>3</sup> Begrepet er altså nokså altomfattende og defineres ulikt ut fra hvilken kontekst det inngår i.

Det er det byggeskikk og stedstilpasset arkitektur handler om; kontekstualisme. Hvordan utformes bygget? Skal det stå alene? Være en del av et kvartal? Hvor bygges det? På kysten eller innlandet? Bygd eller by? Alt dette faller tilbake til teorigrunnet man danner seg om hva stedet er og hvordan tilpasningen til konteksten utføres.

Byggeskikken er ikke noe stabilt, men utviklet seg over tid og innenfor ulike tradisjoner. Det er skrevet mange bøker om byggeskikk for ulike steder og tidsepoker i landet. Hvordan å anvende gammel byggeskikk med ny har vært et tema i flere år; «Men hva så med vår tids byggeri? Er vi i stand til å gi husene et uttrykk som hører hjemme i vår tid? Har vi den samme evnen til å plassere hus i naturen, til å ta hensyn til klima? Makter vi å skape vår eget verk, vår egen byggeskikk som kan sidestilles med den kvalitet, skjønnhet og harmoni som preger tidligere generasjoners byggeskikk?»<sup>4</sup>) Temaet i denne boken favner riktignok om norsk småhusbebyggelse, men problemstillingene er fortsatt aktuelle i dag, i by som på landsbygda.



Figur 1 Forsider av bøker om byggeskikk i Norge. Hentet fra nasjonalbibliotekets sider [www.NB.no](http://www.NB.no)

Til tross for at arkitekturen gjerne kan ha forankring i ulike land eller regioner er forskjellig kan vi likevel gjenkjenne utviklingsmønstrene. Vi finner alltid gatemønstre, eiendomsstrukturer, bygninger og eiendomsbruk. Av de fire kategoriene er bygninger og bruk de som endres hyppigst og på den

2 (Forseth & Giljane, 1986)

3 (Kiran, 2009)

4 (Forseth & Giljane, 1986, s. 11)



måten er de mest ustabile. Eiendomsstrukturene er ganske konsistente, men endres også over tid, enten det er gjennom oppdeling eller sammenslåing til større utviklingsprosjekter. Veiene er de som er mest stabile og det har noe med bruks- og offentlighetsgraden å gjøre. Det er vanskeligere å endre på noe som mange er avhenige av.<sup>5</sup>

Dagens fokus på at klimautfordringer kan løses med en kompakt byutvikling, vil påvirke arkitekturen og måten vi bygger. Når vi i dag fortetter byer og tettsteder er *typomorfologien* et sentralt aspekt for å forme noe som kan være stedstilpasset, altså hvordan bygningens størrelse, volum og form, som både kan forstås gjennom sine typiske og stedsuavhengige trekk og hvordan det typiske gjennom en lokal tolkning av stedets karakter, kan bli stedstilpasset.

For å skape et godt stedstilpasset prosjekt må man altså ta hensyn til typomorfologien på stedet, enten det er Oslo eller Nodeland som skal fortettes. Vi kan fortette på flere måter og kan som hovedregel dele i to hovedkategorier innen fortettingen; *Transformasjon* eller *intensivering* av arealbruk innenfor tettstedsgrensene. Fortetting gjennom *transformasjon* går ut på å omskape industriområder/ næringsområder til nye områder for bolig. Mens fortetting gjennom *intensivering* av arealbruken innenfor tettstedsgrensene kan skje som innfylling (infill) mellom eksisterende bebyggelse, økt utnyttelse i etablerte strukturer for eksempel gjennom dypere eller høyere bygninger. Det kan også bety intensivering i spredt bebyggelse (eplehagefortetting).<sup>6</sup> Videre er det to grunnleggende måter å fortette på; vi kan tilføye nytt i det eksisterende eller gjennomføre total endring. Begge åpner for like stor grad av stedstilpasning, tilføyning i det eksisterende tvinger det kanskje noe mer frem, da man må ta hensyn til den romlige organiseringen av det som er der og med det også det som kommer til. Gjennomfører man total endring er omfanget av tilgjengelig areal viktig, men man står i utgangspunktet fritt til å utforme og organisere sitt prosjekt romlig<sup>7</sup>.

Det er ikke bare formen og den romlige organiseringen på selve tomte som gjør seg gjeldende, men også eksisterende omgivelser omkring tomte påvirker. Bygningen er aldri alene, den er alltid på en tomt som igjen er hektet på en vei, nabotomter etc. Det er mange faktorer som aktørene må vurdere når de skal utvikle et byggeprosjekt. De bør også ta et ansvar for å skape rom som fungerer godt, ikke bare her og nå men også i fremtiden.

Byggeskikk og stedstilpasset arkitektur omfatter ikke bare bygget i seg selv men også relasjonene mellom byggene. I PBL §29-2 som er gjeldende lovs visuelle paragraf sier følgende: «Ethvert tiltak etter kapittel 20 skal prosjekteres og utføres slik at det etter kommunens skjønn innehar gode visuelle kvaliteter både i seg selv og i forhold til det funksjon og dets bygde og naturlige omgivelser og plassering». I hvilken grad et prosjekt innehar tilstrekkelige visuelle, funksjonelle og kontekstuelle kvaliteter faller altså på kommunen sin vurdering og evne til å utøve skjønn. Det sier seg selv at utfall-

---

5 (Carmona et al., 2010)

6 (Hanssen et al., 2015, s 177)

7 (Hanssen et al., 2015)

et av slike skjønsmessige vurderinger ikke åpenbare. At beslutningsmakten her kan sies å ligge hos kommunen er i utgangspunktet bra, men stiller samtidig store krav til kommunens kompetanse. Det er et spørsmål som jeg ikke kan ta for meg i denne teksten.

Så hva er egentlig stedtilpasset arkitektur? Selv om Stedstilpasset arkitektur kan minne i stor grad om byggeskikk, mener jeg at det ikke kan likestilles. Stedstilpasset arkitektur er kanskje et mer presist og moderne tilpasset begrep. Byggeskikkbegrepet har vært rundt i mange år og har over tid fått flere betydninger og omfatter som tidligere nevnt, enkelthus, rommene i mellom husene, bebyggelsens forhold til terreng og landskap, utforming av tettsteder osv. Slik jeg ser det er ikke begrepet noe annet enn, men heller et resultat gjennom bruk av byggeskikk som metode for stedstilpasning av bygg eller elementer av arkitektonisk karakter. Begrepet stedstilpasset arkitektur er mer presist og kommuniserer dets hensikt tydeligere enn hva byggeskikk gjør. Så kanskje det er nettopp det det er, begrepsbruk for å kommunisere ønskelig måloppnåelse. Stedstilpasset arkitektur er kanskje et resultat av et ønske om helhet med fokus på kontekst og ikke bare på bygget alene. For konteksten er kanskje viktigere i dag en noen gang tidligere, når utviklingen i all hovedsak skal foregå gjennom fortetting i allerede etablert og tett bebyggelse.

# Balkongen og den levende byen

## Erfaring fra Torshov og Løren i Oslo

Maja Flåen Hansen

Jeg flyttet fra klassisk gammel Torshovgård uten balkong, men med en nydelig bakgård som fungerte som uterom for beboerne. Til tross for lite privat uteoppholdsareal blir Torshov sett på som et attraktivt boligområde på grunn av hyggelige bakgårder, felles parker og aktivitetsområder.

Fra barndommen av har jeg vokst opp i et stort hus, med stor terrasse og stor hage. Dette kan ha gjort sitt for at jeg ønsket en egen balkong. Derfor flyttet jeg til Løren, til en nybygget leilighet med stor balkong. Jeg er veldig fornøyd med min flotte balkong. Tross dette, er savnet mitt etter Torshov stort. På Torshov kjente naboene hverandre, de sosialisertes i de felles uterommene og i parkene som blir hyppig brukt. På Løren er alt nytt og fint, men alle beboerne sitter på sine egne balkonger. Det kan virke som uteoppholdsarealene blir mer til pynt enn at de faktisk brukes. Min observasjon er at økt balkongbygging fører til at grøntområdet ikke lenger blir oppholdsarealer, men mer et visuelt bakgrunnsbilde som kan nytes fra balkongene. I denne teksten ønsker jeg å utforske denne erfaringen ved å stille spørsmålet; h: hvordan påvirker balkonglivet, livet i byens offentlige rom?

### Byens sosiale møteplasser

Sosiale møteplasser i byen kan være utendørs enten i parkene, torgene, langs gatene, på balkongene. De kan også være innendørs på cafeer, restauranter, butikker, aktivitetslokaler, kjøpesenter, leiligheter, hus. I Norge har vi ulike årstider som gjør at utvendige møteplasser endrer funksjon. Hvis vi ser på parkbruken om vinteren er det færre som oppholder seg i parken over lengre tid. Mange benytter disse områdene til å komme seg fra A til B. Aktiviteter som ofte skjer her er eksempelvis å lage snømann, ake eller stå på skøyter dersom det er mulig. Om sommeren brukes denne i større grad av flere grupper mennesker som griller, soler seg, leker, eller bare møtes for å slappe av i solen.

Det som kjennetegner byens sosiale møteplasser er at det er tilrettelagt for menneskelig interaksjon. Man kan møtes på enten offentlige eller private møteplasser. Offentlige steder kan forstås som f.eks. gater og smugene, bygninger torg eller pullerter; alt som kan vurderes som del av det bygde miljøet<sup>1</sup>. «*Offentlige rom har en demokratisk verdi ide de er åpne for alle og gir rom for mangfold*» skriver landskapsarkitekt Maren H. Holsen i sin kronikk for Aftenposten<sup>2</sup>.

I denne oppgaven vil jeg ta for meg de sosiale møteplassene ute i det offentlige rommet. Byer har alltid endret seg: så har også ideene rundt hvordan de skal bli designet, endret og forbedret<sup>3</sup>. Antall

1 (Carmona mfl. 2010)

2 (Holsen 2003)

3 (Carmona et al., 2010 s. 21)

høye boligblokker øker i de fleste byer over hele verden. Dette kan gå på bekostning av beboernes livskvalitet og samfunnets bærekraftighet. Leilighetenes arkitektur kan respondere på internasjonale designtrender, mens bygninger relaterer mer kulturelt og klimatisk til deres lokasjon og påvirker dermed i stor grad hvor bærekraftig de er og deres bidrag til bokvalitet. Kennedy og Buys beskriver hvor vanskelig det er å forstå felles offentlige uteoppholdsareal. De hevder at fokuset ofte er på å få til en løsning i samsvar med forskrifter, i stedet for et areal godt integrert i omgivelsene<sup>4</sup>. Planlegging av utformingen og tilgjengeligheten til slike arealer er viktig for hvorvidt det brukes eller ikke.

Matthew Camora m.fl. skriver i sin bok «public places urban spaces» at aktiviteter og holdninger som assosieres med steder, kan ha stor betydning for å skape stedsfølelse. Han skriver om viktigheten av et distinkt og meningsfullt sted, dette kaller han «placefulness»<sup>5</sup>. Et slikt sted er Torshov i Oslo. Her er det flere parker. Disse områdene er svært populære, og brukes flittig av både tilreisende og de som bor i nærområdet. Her kan hundeeiere møtes i hundeparken, mens familien kan ta med barna på lekeplassen mens de griller like ved. Det arrangeres aktiviteter på en stor grusbane, birøkting og gode turstier rundt parken. Aktivitetsparken har volleyball, treningsareal, område avsatt til tagging, basketball og minigolf. Dette er hjertet og sjelen til Torshov, der befolkningen forenes rundt disse grønne lungene. Om sommeren er parkene alltid fulle av mennesker som griller og utøver aktiviteter, og om vinteren brukes den til aking.



*Bilde 1: Viser bruk av Torshovparken som utekino hentet Krogsveen*



*Bilde 2: Volleyballspilling på Torshov hentet fra vartoslo*

Når jeg sammenligner Torshov med der jeg nå bor, Løren, ser jeg store endringer i hvordan menneskene som bor der bruker uteområdene. På Løren er det svært få som benytter fine uteområder. Dette tror jeg kan ha en sammenheng med boligbyggingen rundt. Løren er et utbyggingsområde, der utbyggere har vært opptatt av å gi boligkjøperne det de ønsker, en balkong. På Løren sitter alle beboeren på egne private balkonger. Dette er noe de ønsker seg og en kvalitet de verdsetter høyt.

4 (Kennedy og Buys 2015)

5 (carmona 2010 s. 122-123)

Takstmann Lasse Evensen, leder for avdeling Oslo og Akershus i Norges Takseringsforbund, mener verdiøkning ved en stor nok balkong fort kan øke boligverdien mot det dobbelte av kostnadene<sup>6</sup>. Er det derfor balkongen blitt så viktig for oss?

### **Balkongens rolle i byen**

«Å Romeo, Romeo! Hvorfor er du Romeo? Fornekt din far, ditt navn! Men vil du ikke, så sverg på at jeg har din kjærlighet, og jeg er ikke mer en Capulet» ropte Julie til sin kjære fra balkongen i Verona. I denne berømte stykket fra Shakespeare skjer mye av handlingen på balkongen. Balkongen er et sted hvor usikkerhet og isolasjon utvikler dagdrømmer over avstander. Den er både romantisk, men kan også være scene for maktens fremvisning og dyrkning<sup>7</sup>. Hver 17.mai står kongefamilien i Norge og vinker fra slottsbalkongen og ned til sine borgere som står på bakken. Slik har det foregått i generasjoner.

Mot siste halvdel av 1800-tallet vokste innbyggertallet i Oslo dramatisk. Kristiania, som byen het på den tiden, gikk fra å være en liten by med lav trehusbebyggelse til en storby med murgårdskvartaler. Balkonger ble ikke prioritert «de hadde jo ikke noen fritid til å bruke den» forteller Morten Stige, kunsthistoriker og avdelingsleder hos Byantikvaren<sup>8</sup> om den bebyggelsen man finner på Torshov. Vi krever ulike ting nå og på 18-1900 tallet. Sammenligner man boligbyggene på Torshov med Løren, ser man at fasadene har endret seg mye, både arkitektonisk og i måten balkonger er brukt. Under ser man bilder fra Torshov, der det er få balkonger. De få balkongene som finnes er regel veldig små og trange, og fungerer mer som brannbalkonger.



*Bilde 1: fasader nærliggende parken hentet fra Krogsveen*



*Bilde 4: fasader nærliggende parken hentet fra brahus.no*

6 (Öberg 2015)

7 (Linde og Bjur 2015)

8 (Løken 2014)

På Løren har omtrent alle boligene egne balkonger. I markedsføringen skiltes det med store gode balkonger man kan nyte livet på. Bildene under viser et utvalg av prosjekter som er typisk for området.



Bilde 3: Hentet fra utleieboligas.no



Bilde 2: Hentet fra loren.no

Tiden har endret boligprosjektene, der det har gått fra slette fasader uten eller med kun små balkonger, til de nye fasadene der balkongen har fått dominerende plass.

### **Balkong som standardtilbehør**

Balkongen er privat, noe som er ditt og noe du kan bruke etter eget ønske og behov. Den kan beplantes, snekres på, lages mat på, invitere venner på, ha dine egne utemøbler på – den er din. Det er lett å forstå hvorfor balkong er en ettertraktet gode for boligkjøpere. I en undersøkelse fra Australia utført av Kennedy og Buys, der de ønsker å undersøke om fellesarealer, fører til positive eller negative oppfatninger rundt bokvalitet i leilighetskomplekser, fant de ut at private arealer betraktes gjerne som en sosial buffersone. Den blir for beboerne en sone til å håndtere visuell kontakt og lyder mellom boligen og de offentlige arealene utenfor. Slike private uterom utenfor boligen, gir følelse av romslighet og kan gi et oppholdssted ute, uten at det samtidig stilles krav til å være sosial. En privat balkong gir også mulighet til å flytte ut, uten å forlate boligen. Studien konkluderer med at private utendørsarealer, som balkonger, er en av de mest ettertraktede egenskapene til leilighetsbygninger i subtropiske byer i Australia<sup>9</sup>. Det kan forstås at i et mer tropisk klima er balkong et stort ønske. Australia har et klima som er veldig ulikt det Norske, der soldagene er flere og lengre. Det kan dermed tenkes at dette ikke er overførbart til Norge, men dette er ikke tilfelle. Nordmenn ønsker balkong, der etterspørselen etter private uteområder er stor. Dermed er ikke et varmt klima av stor betydning. Det kan tenkes at det norske klimaet gjør behovet om balkong er desto større. Vi har lange vintre, der vi er mye inne i våre egne leiligheter. Når først varmen og solen kommer, er nordmenn raske til å søke ut.

9 (Kennedy og Buys 2015)

Det er i dag en politisk aksept av at «det gode liv» i byen er mulig, og dermed en oppfordring å oppgi forstadslivet som ideal<sup>10</sup>. Politikken peker på at utbyggingen bør skjer i byene. Undersøkelser viser at det Oslofolk synes er viktigst ved kjøp av bolig er, god planløsning, tilgang til kollektivtransport og balkong. Ipsos MMI, på oppdrag fra Obos, spurte om folks preferanser når de skal velge bolig. Her viste det seg at størrelsen på utearealet hadde minst betydning<sup>11</sup>. Dette peker mot at en mindre balkong kan dekke folks behov for privat uteareal.

Hvorfor liker nordmenn så godt balkong? Noe kan ligge i vår væremåte. Vi er et privat folkeslag, der vi ikke ønsker å forstyrre andre. Grunnen til dette er ikke nødvendigvis at nordmenn er uhøflige, men at vi viser høflighet ved å ikke forstyrre andre<sup>12</sup>. Mange har vokst opp med den gyldne regel «ikke gjør mot andre det du ikke vil at andre skal gjøre mot deg». Nordmenn ønsker ikke å forstyrre og vil heller ikke selv bli forstyrret. I en offentlig park/grøntområde er det mange muligheter for å bli forstyrret. På vår egen balkong er det større sjanse for å få være i fred og holde avstand til andre. Hvor mye dette påvirker behovet for balkong er noe uvisst, men etter egen erfaring er det av og til særdeles behagelig å kunne slippe mange mennesker i de offentlige parkene. Før når jeg levde i Torshovleiligheten uten balkong, hadde jeg ikke noe valg – jeg måtte ut i en park eller bakgården for å være utendørs. Her møtte jeg andre mennesker, men følte meg også mer «på utstilling». Dette slipper jeg på min egen balkong.

### **Balkongen og de offentlige områdene**

I prosjektbasert byutvikling skriver Børrud og Røsnes om tendensen til at nye boligprosjekter skaper atskillelse fra den øvrige bystrukturen og det offentlige rommet, enten ved fysiske barrierer, sikkerhetstiltak, begrenset veinett o.l.<sup>13</sup>. Mitt spørsmål er om en leilighet med balkong kan skape en slik barriere. Når det gjelder aktivitet og trening snakkes det ofte om dørstokkmila. Jeg mener dette også gjelder for bruk av offentlige områder. Ved å ha en balkong, er barrieren større for å komme seg ut å benytte byrommet.

Vi har fastslått at balkong er viktig kvalitet ved bolig i sentrum. Det er midlertidig mindre klart hvordan offentlige fellesarealer bidrar til bokvalitet. Det kan derfor være essensielt for offentlige rom å bli skapt med «placefulness» for å få folk ned fra sine private balkonger<sup>14</sup>.

I følge Kennedy og Buys er utformingen av offentlige uteoppholdsareal mer preget av å være i samsvar med forskriftene heller enn å være godt integrerte omgivelser<sup>15</sup>. I Norge er det mange

---

10 (Børrud and Røsnes, 2016, s. 124)

11 (Sjøberg 2012).

12 (Folkestad 2017)

13 (Børrud og Røsnes 2016 s. 128)

14 (Carmona et al. 2010 s. 122-123)

15 (Kennedy og Buys 2015)

forskrifter som krever at utbyggingsprosjekter bygges med lekeplass, grøntarealer og oppholdssteder. Ved å ha strenge krav til uteopphold i alle boligprosjekter, kan dette være med på å ødelegge for den totale byutviklingstankegangen som må til for å skape gode byrom for både besøkende og de som bor der. Det kan oppleves at mange prosjekter bygger slike uteoppholdsareal kun for å tilfredsstille kravene, og ikke for å skape gode miljøer. Dette resulterer i at mange lekeplasser kan risikere å stå uten særlig bruk. Dersom grøntområdene ikke er opparbeidet med tanke på at mennesker skal oppholde seg der, kan dette gjøre at de står ubrukt.

Det kan tenkes det er en mer helhetlig planlegging som skal til for å få til velfungerende parker, lekeplasser eller fellesområder. En mer variert leilighetsmiks, der noen leiligheter bygges uten egen balkong, og andre ikke, kan være en måte å «tvinge» beboerne ut av leilighetene sine. På Løren, der jeg nå bor, brukes de felles grøntområdene lite av de som bor der. Områdene er fine og grønne, men lite som taler for bruk. Store plener, uten naturlige oppholdsarealer. Utbyggere ønsker så klart profitt i sine prosjekter, og det kan tenkes at dette går på bekostning av gode og velfungerende uteområder. Disse er kanskje mer opptatt av egne prosjekter, og er ikke like opptatt av at bydelen ellers skal ha god bokvalitet. Samskappingsprosesser med de det bygges for, kan være gode ressurser for å skape det gode uteområdet.

### **Avslutning**

Den levende byen skapes av menneskene som bor der og de mange og ulike sosiale møteplassene. Det er dette som gir et sted mening og identitet. Det som er bekymringsfullt er hvordan nye boligprosjekter bygges med store private balkonger som reduserer bruken av fellesarealene.

I eksemplene med Torshov og Løren ser man hvor ulike to områder kan være, med tanke på privat versus offentlig bruk av uteområder. På Torshov er det få boliger med balkonger, dette har ført med seg behov for gode offentlige uteoppholdsarealer. Det er lagt opp til helårsbruk med grilling, volleyball o.l. på sommeren, og aking og vinteraktiviteter på vinteren. På Løren bygges de fleste leilighetene med balkonger, og uteområdene brukes minimalt. Jeg tror at fokuset ved nybyggingsprosjekter i stor grad ligger i det salgbare, det som kan selges. Et felles uteoppholdsareal kan ikke selges. Derfor blir heller ikke dette arealet prioritert. Her er det heller leilighetene, med gode planløsninger og balkonger, som er i fokus. Det er mennesker som trekker andre mennesker, ikke grøntarealene i seg selv. Disse to eksemplene viser to svært forskjellige kvaliteter, og begge er svært ettertraktet på hver sin måte. Det at det bygges mange balkonger på Løren, vil mest sannsynligvis ikke påvirke parkene på Torshov, men bruken av de grønne arealene i nabolaget på Løren.



# Eiendomsstrukturens betydning for den videre fornyelse av byen

Harald Magnus Simonssen

Den planstyrte byutviklingen er av enkelte beskrevet som den ideelle strategi. Når det imidlertid ikke er vilje blant grunneierne til å endre allerede utbygde tomter, og det ei heller finnes store utbyggbare arealer på jomfruelig grunn<sup>1</sup> tilstøtende den allerede utviklede byen, er strategien vanskelig å gjennomføre.<sup>2</sup> Ei heller er sanering eller «tvungen» fornyelse av tettbebygde strøk lenger en aktuell politikk.<sup>3</sup> Dagens byutvikling må dermed skje prosjekt for prosjekt og forholde seg til den eksisterende bymorfologien.

I dette essayet vil det drøftes hvordan både dagens prosjektbaserte og tidligere planstyrte byutvikling har ført til og fører til rigide eiendomsstrukturer som hindrer fremtidig fornyelse av bystrukturen.

## Bakteppe

Kommunen vedtar som planmyndighet alle arealplaner som får konsekvens for byutviklingen. Denne myndighet følger plan- og bygningsloven (pbl.) kapitlene 11 og 12. Kommunen setter rammene for ønsket formål og tetthet i fremtidig arealbruk. Aktører innen eiendom, det være seg alt fra statlige aktører til privatpersoner, må som utgangspunkt forholde seg til disse rammene.

Det finnes likevel en viss frihet til å påvirke utforming, konsept, grad av tetthet og lignende ved blant annet at private aktører har rett til å fremme forslag til detaljregulering, jf. pbl. § 12-3 andre ledd. I tillegg kan de kontrollere et særs viktig aspekt: tid. Det er i den forbindelse verdt å bemerke at lovlig etablert igangværende bruk som utgangspunkt ikke kan kreves endret tross vedtak av ny arealplan med endret arealformål, jf. pbl. §§ 1-5 og 12-4.<sup>4</sup> Videre er må det bemerkes at plan- og bygningsloven er en «ja-lov». Dersom tiltakshaver søker om et tiltak som er i samsvar med loven skal kommunen gi tillatelse, jf. pbl. § 21-4 første ledd. Den enkelte eiendomsbesitter kan følgelig vente til dennes forutsetninger for utvikling er til stede. Eiendomsutviklingsprosjekter kan med andre ord sies å være «initiert i kraft av eiendomsretten(...)».<sup>5</sup>

Med prosjektbasert byutvikling forstås en «suksessiv fornyelse» av byen.<sup>6</sup> Satt på spissen skjer følgelig byutviklingen som følge av enkelteiernes evne og vilje til å endre eksisterende bebyggelse, eller til å bebygge tidligere ubebygget grunn. Den rasjonelle eier vil dermed ta del i byutviklingen når det lønner seg økonomisk, altså når etterspørselen til det aktuelle tilbud eksisterer.<sup>7</sup>

Eiendomsretten betraktes gjerne som negativt avgrenset. Den innbefatter således «(...)rett[en] til å

1 Oslo har store arealer som teoretisk kunne blitt benyttet til utvidelse av byen. Slik utvidelse er imidlertid avskåret ved lov, jf. markaloven § 5 første ledd.

2 Børrud og Røsnes (2016) s. 12

3 Børrud (2005) s. 62

4 Kommunen kan imidlertid tvinge frem endret bruk gjennom ekspropriasjon.

5 Børrud og Røsnes (2016) s. 256

6 Børrud og Røsnes (2016) s. 12

7 Carmona mfl. (2010) s. 269

råde rettslig over ting eller fast eiendom så langt dette ikke er forbudt ved lov eller strider mot rettigheter som tilkommer andre.»<sup>8</sup> En slik definisjon av eiendomsretten er ikke særnorsk.<sup>9</sup>

Etterspørselen etter boliger i den bestående byen løses gjerne ved oppdeling av en allerede oppført bygning i eierseksjoner, eller ved at den organiseres som borettslag. Ved slik oppdeling får en rekke personer eiendomsrett til «deler» av den samme eiendommen som tidligere var eiet av én eller to personer. Slik oppdeling av eiendomsretten vanskeliggjør senere fornyelse av samme tomt.

### Drabantby kontra småhus

Drabantbyene i Oslo kan sies å være eksempler på planstyrt byutvikling. Grunnet stort boligbehov i etterkrigstiden ble store områder bygget som «nye bysamfunn».<sup>10</sup> Disse bysamfunnene står i dag nærmest uendret hva gjelder bebyggelse og eiendomsstruktur. Til tross for at den planstyrte byutviklingen starter som et offentlig initiativ, blir den resulterende bebyggelsen, herunder grunnen den står på, til slutt underlagt privat eiendomsrett. Dette medfører en oversiktlig, men rigid eiendomsstruktur. Å endre bebyggelse eller struktur eksempelvis i et borettslag med et hundretalls andelseiere, hvor samlet oppkjøp ikke er gjennomførbart,<sup>11</sup> må ses på som en umulig oppgave. Eksempel på slik eiendomsstruktur er vist under.



**Figur 1:** Eiendomsstruktur på Lambertseter i Oslo.<sup>12</sup>

I **Figur 1** ser vi tydelige eksempler på det som kalles «tett» og «åpen» eiendomsstruktur representert ved henholdsvis småhusbebyggelsen i øst og blokkbebyggelsen i øst. Den tette eiendomsstrukturen

8 HR-2011-1071-A

9 Kropf: Plots, property and behaviour s. 3

10 Universitetet i Oslo, norgeshistorie.no: Oslo får drabantbyer

11 Borettslagsloven § 4-1

12 Oslo kommune, Plan- og bygningsetaten, planinnsyn

kjennetegnes av mange individuelle eiere som hver har eiendomsrett til et konkret areal som er definert av eiendoms grensene. I den åpne eiendomsstrukturen finnes mange eiere som hver eier en ideell andel av et stort areal, hvilket også naturligvis er avgrenset med grenser. Det er verdt å bemerke at eiendomsretten i den tette og åpne strukturen ikke er utledet på ulikt vis. En enkeltperson eller et borettslag kan gjøre de samme eierbeføyelser over sine eiendommer, eksempelvis søke om tiltak eller ekskludere andres bruk. Måten eiendomsretten utøves på er imidlertid annerledes grunnet ulik eierstruktur.

Forutsatt at eiendommene i den åpne eiendomsstrukturen enten er oppdelt i eierseksjoner eller organisert som borettslag kreves i praksis enstemmighet for å gjennomføre endringer. For eierseksjons-sameier kreves etter eierseksjonsloven § 51 bokstav avgjørelse om oppløsning enstemmighet blant seksjonseierne. For borettslag krever etter borettslagsloven § 11-1 første ledd avgjørelse om oppløsning vedtak på to etterfølgende generalforsamlinger med minst to tredjedels flertall blant samtlige andelseiere. Det er verdt å bemerke at andelseierne ikke har plikt til å møte på generalforsamlinger. En andelseier som er i mot oppløsning kan derfor unnlate å møte. Et mulig vedtak om oppløsning vil dermed ikke være gyldig. Basert på dette fremstår det som klart at «tomtestruktur er et av de fundamentale elementer i bymorfologien».<sup>13</sup> Satt på spissen kan tomtestruktur, og følgelig underliggende eierstruktur, avgjøre om utvikling skjer eller ei.

Den tette eiendomsstrukturen vist i **Figur 1** har vist seg å legge til rette for senere etablering av tettere bebyggelse. Den nye tette bebyggelsen gir imidlertid samme resultat som den eldre åpne eiendomsstrukturen: eiendomsretten fordeles på mange individer. Slik struktur må hevdes å enklere legge til rette for senere fornyelse. Aktørene som utvikler eiendom kan i slike områder erverve tomter bitvis, og eventuelt tilpasse prosjektet dersom arealet som til slutt erverves er større eller mindre enn først planlagt. Det hevdes at den planlagte byen er begrenset av planleggerens kapasitet til å skape komplekse strukturer.<sup>14</sup> Når den planlagte byen som eksemplifisert ved Oslos drabantbyer i tillegg låser eiendomsstrukturene i uoverskuelig fremtid, er det grunn til å hevde at utvikling av enkeltprosjekter (mindre størrelse) bør være den foretrukne strategi.

### **Bygård kontra småhus**

Til forskjell fra den planstyrte byutviklingen, er den prosjektbaserte kjennetegnet ved en markedsbasert byutvikling hvor bitene, fremfor helheten, er gjenstand for planlegging.<sup>15</sup> Grünerløkka fremstår som motsetning til Lambertseter som et område som tidligere har gjennomgått en prosjektbasert byutvikling, eller snarere en *byetablering*. Eiendomsstrukturen dette har ledet til er vist i **Figur 2**.

Denne eiendomsstrukturen er tilsvarende tett som småhusbebyggelsen i **Figur 1**. Utnyttelsen av de enkelte tomtene er imidlertid mye høyere, og svarer nærmere til blokkbebyggelsen i **Figur 1**. Eiendomsmassen på Grünerløkka ble opprinnelig oppført av en eier som leiegårder. Gjennom årene har et stort antall leiegårder blitt oppdelt i eierseksjoner eller organisert som borettslag. Slik utvikling og oppdeling av de tidligere leiegårdene pågår fortsatt. Gjennom slik oppdeling etableres en eierstruktur

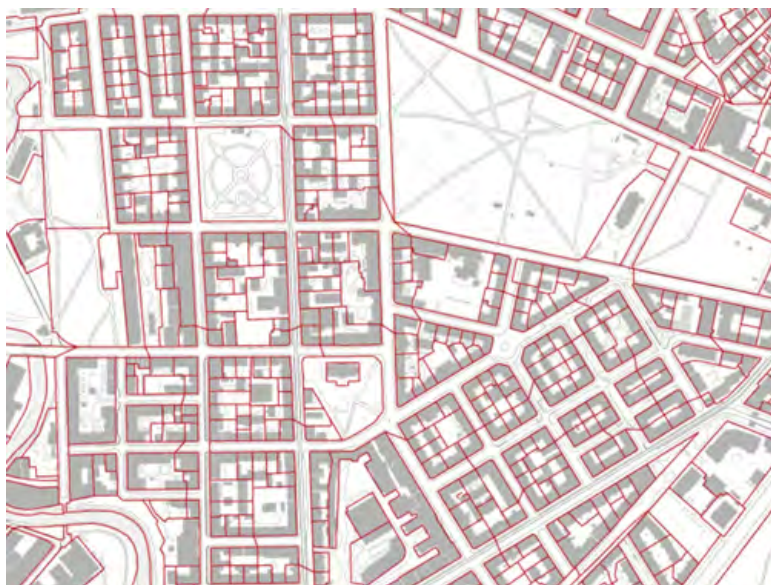
13 Kropf: Plots, property and behaviour s. 1

14 Alexander: A city is not a tree s. 17

15 Børrud og Røsnes (2016) s. 12 og 13

som gjør det vanskelig å erstatte leiegårdene med en annen bebyggelse.

Denne type morfologisk sammensetning<sup>16</sup> muliggjør imidlertid enklere en bitvis utvikling tilsvarende den småhusbebyggelsen legger til rette for. At visse typer eiendomsstrukturer fremmer utvikling bedre enn andre synes det å finne støtte for i litteraturen. Kropf hevder eksempelvis at «the pattern of property boundaries constitutes part of the morphological frame and can therefore explain the transformations of physical form.»<sup>17</sup> Den eksisterende, og fremtidige bymorfologien bør følgelig kunne hevdes å bestemmes i hovedsak av summen av enkelteiendommer som enten består som før, eller lar seg utvikle basert på eierens vilje, ikke av byplanleggerens ideelle visjon.



Figur 2: Eiendomsstruktur på Grünerløkka i Oslo.<sup>18</sup>

### Avslutning

Måten eiendomsstrukturer etableres på har store konsekvenser for bymorfologien. Dersom det i fremtiden oppstår behov for å tenke nytt om hvorledes ytterligere fortetting i dagens bykjerne skal skje, forutsatt at det ikke skjer vesentlige endringer i hva vi i dag oppfatter som «eiendomsrett», kan dette skape utfordringer.

Oppdeling av eiendommer skaper eierstrukturer som vanskeliggjør senere byfornyelse. Slike strukturer er imidlertid nødvendige for å organisere eierforhold på en hensiktsmessig måte. Om enn det ikke er et særnorsk fenomen å eie egen bolig, er andelen selveiere vesentlig høyere enn for eksempel i Sverige og Danmark.<sup>19</sup> Når vi bygger nytt, enten ved fortetting eller ved bebyggelse av tidligere ubebygget grunn, gir eierstrukturer grunn til å reflektere hvorvidt det som bygges kan brukes til å løse utfordringer også senere, ikke kun i øyeblikket markedet er i utviklerens favør.

16 Carmona mfl. (2010) s. 79

17 Kropf: Plots, property and behaviour s. 1

18 Oslo kommune, Plan- og bygningsetaten, planinnsyn

19 Aftenposten: Mens nordmenn er besatt av å kjøpe egen bolig, er det helt vanlig å leie i resten av det rike Europa

# Tilhørighet til kollektivterminaler og stasjoner

Ingeborg Mork Ryen

Premissene i samferdselspolitikken er en byutvikling til støtte for bærekraftig transport. I den forbindelse har det vært en økende satsing på utvikling av kollektivknutepunkter over hele landet, spesielt i større byer. Ved utbygging av disse er det en rekke elementer å ta hensyn til; effektivitet, samhandling med eksisterende byrom, tilgjengelighet og attraktivitet. Under attraktivitet blir gjerne tilhørighet lagt til som er et argument for god byutvikling. Det kan være utfordrende å skulle skape tilhørighet til et sted designet for gjennomreise. Denne teksten vil drøfte hvilke grep blir gjort for å skape tilhørighet til kollektivterminaler og stasjoner, og hvorfor er dette viktig? Teksten avklarer begrepene ved å vise til teorier om *identitet* og *tilhørighet* i offentlig rom, samt vise til internasjonale eksempler på tiltak som er gjort for å forbedre tilhørigheten til stasjonsområder. Avslutningsvis vil jeg argumentere for hvorfor slike tiltak er viktig å gjennomføre.

## Kollektivknutepunkt

Det er en rekke transportaktører som definerer kollektivknutepunkt. Statens Vegvesen trekker frem «...kollektivlinjer som krysser eller tangerer hverandre. Knutepunktets funksjon er å binde kollektivnettet sammen til et nettverk...» og «...et knutepunkt har ofte begrepet terminal eller stasjon i navnet»<sup>1</sup>. Bane Nor eiendom (tidligere Rom Eiendom) har en mer vid definisjon; kollektivknutepunkt er et «attraktivt målpunkt med høy arealutnyttelse»<sup>2</sup>. Konsulentselskapet Rambøll hevder at minstekravet for å kalle noe et knutepunkt er «der to eller flere linjer eller forskjellige kollektive transportmidler møtes»<sup>3</sup>

I denne teksten vil et kollektivknutepunkt defineres som *kollektivterminaler med høy utnyttelse, der flere transportmidler møtes*. En høy utnyttelse vil kunne skape funksjonsblandinger med bolig, handel og næring. Ved god utforming og utnyttelse av kollektivknutepunkter og terminaler vil man kunne redusere arealforbruket og bilisme. På denne måten vil utformingen av et kollektivknutepunkt bli et viktig verktøy for å oppnå bærekraftig byutvikling.

---

1 (Statens Vegvesen, 2014)

2 (Rom Eiendom, 2014)

3 (Rambøll, 2014).

## Tilhørighet

Børrud & Røsnes hevder det er en sterk sammenheng mellom de fysiske omgivelsene og menneskers følelse av tilhørighet<sup>4</sup>, men tilhørighet er subjektivt og varierer fra person til person. Det kan derfor være utfordrende å skulle skape et sted eller område der mange føler tilhørighet til. Amundsen lister opp fire dimensjoner innen stedsidentitet, som kan bidra til å skape tilhørighet<sup>5</sup>. Disse er sosiale, kultur og historiske, fysiske strukturer og næringsstruktur. Ifølge Amundsen er det spesielt sosiale og historiske aspekter som kan knyttes til identitet og fellesskapsfølelse til et sted,. Dersom man føler tilhørighet til et sted vil det samtidig kunne føre med seg engasjement og bevissthet fra befolkningen og brukere om å ta vare på det.

## Identitet og tilhørighet i det offentlige rom

Det er en rekke planleggere og teoretikere som har behandlet begrepene sted, identitet og tilhørighet. En av disse er Christian Norberg-Schulz. Han skriver blant annet som stedskap og arkitekturens betydning for mennesket. Han hevder ifølge Gro Lauvland at arkitektur gir «mennesker fotfeste i tid og rom», men gjennom dagens moderne arkitektur har «tradisjonelle kjennetegn blitt svekket eller gått fullstendig tapt»<sup>6</sup>. Norberg – Schulz hevder at moderne arkitektur og byutforming vil gjøre menneskene fremmed i sine omgivelser, noe som kan være problematisk ettersom «der mennesker føler tilhørighet til et sted, vil tilværelsen være meningsfull»<sup>7</sup>. Man kan tolke Norberg – Schulz tanker dit at gjennom globalisering og generisk arkitektur, vil man kunne miste det interne fellesskapet og fotfeste, og på denne måten bli fremmedgjort i egen by og på samme tid få en mindre meningsfull tilværelse.

	Quality of the physical environment	
	Poor	Good
Necessary activities	●	●
Optional activities	•	●
'Resultant' activities (Social activities)	•	●

foreslått av Jan Gehl. (Carmona mf. 2010)

Koblingen mellom fysisk struktur og menneskers tilhørighet er sterk. Fysiske strukturer kan være alt fra private boliger, parker og offentlige steder, alle som vil genere forskjellig grad av tilhørighet. Det finnes en rekke teorier og elementer som tar for seg «gode offentlige steder». Blant disse er Jan Gehl. Han skriver om forholdet mellom designkvalitet og aktiviteter. Han argumenterer for at man kan på-

4 (Børrud & Røsnes, 2016)

5 (Amundsen, 2004)

6 (Lauvland, 2007)

7 (Børrud, Røsnes, 2016, s. 149)

virke hvor mange som bruker det offentlig rommet, hvor lenge individer oppholder seg der og hva slags type aktiviteter som kan forekomme<sup>8</sup>. Aktiviteter er delt opp i tre nivåer, nødvendige, valgfrie og sosiale. Bruk av kollektivterminal må betrakes som en nødvendig aktivitet. En valgfri handling vil kunne være å bli værende ved stasjonsområdet for å ta en kaffe eller lignende. Som diagrammet viser, er ikke nødvendige aktiviteter avhengig av kvaliteten på det offentlige rommet. Nødvendige aktiviteter øker ikke vesentlig selv om rommet eller området blir oppgradert, slik valgfrie aktiviteter kan gjøre. Diagrammet viser at disse kan øke drastisk dersom kvaliteten øker. Dette diagrammet kan være overførbart til et stasjonsområde, der man kombinerer både valgfrie og nødvendige aktiviteter. Øker begge disse er det større sannsynlighet at bruken øker, som igjen vil kunne gi stedet mening for flere og dermed sterkere tilhørighet.

### **Tiltak fra case studier**

#### *Lancashire, England*

I Lancashire har man utviklet et prosjekt kalt adopt – a – station. Dette innebærer at stasjonsområdet skal bli en mer integrert del av lokalsamfunnet og et sted de kan være stolte av. Det er frivilligbasert, der lokalbeboere kan pusse opp eller lage «start up» hos deres lokale stasjon. Målet er å skape et imøtekommende sted og redusere vandalisme<sup>9</sup>.

#### *Buenos Aires, Argentina:*

På stasjonsområde i Buenos Aires har de startet “El Subte Vive” kulturprogram. Her har de forsøkt å lage et område som skal knytte passasjerer til stedet ved å vekke følelser. De har fjernet all reklame og erstattet det med veggmalier som speiler byens historie. Begge disse tiltakene bidrar til det som Jan Gehl definerer som gode offentlige steder, og reduserer det Norberg-Schulz omtaler som fremmedgjørelse. Ved adopt – a – station vil man øke den fysiske kvaliteten betraktelig, samtidig som lokale bidragsyttere vil kunne føle stolthet over eget arbeid. Et annet mål med prosjektet var å redusere faren for vandalisme. og dermed kunne redusere faren for vandalisme blant andre lokale. Etablering av f.eks. «start-ups» kan utvide bruken av stedet, uavhengig om de skal reise eller ikke. I Buenos Aires vil kulturprogrammet redusere fremmedgjøring ved at generiske reklame elementer erstattes med malier med historiske motiv som kan styrke fellesskapsfølelsen til området, og bringe inn noen tradisjonelle elementer som kan vekke felleskaps og identitetsfølelsen til stedet.

### **Konklusjon**

Jeg tenker at utvikling av kollektivterminaler og stasjoner står ovenfor en stor utfordring for å kombinere effektivitet, trygghet, fellesskapsfølelse og identitet. Slike steder er laget for folk på gjennomreise, men bør også kunne oppfordre til lengre opphold. Dersom man forbedrer stasjonsområder for å oppnå mer aktivitet som er valgfri ved å øke den fysiske kvaliteten, vil dette kunne skape gode møteplasser og oppholdssteder for både reisende og besøkende.

---

8 (Cramona, Tiesdell, Heath og Oc, 2010)

9

## Kilder

- Alexander, Christopher. A city is not a tree. Publisert på Canvas 07.09.2018
- Altman, I. & Low, S. (1992). *Place attachment*. New York: Plenum.
- Andersen, Jon Even (2018) *Flere eldre enn yngre i Norge om 15 år* [internett] Publisert 26.06.2018. Statistisk sentralbyrå. Tilgjengelig fra: <<https://forskning.no/befolkningshistorie/ssb-flere-eldre-enn-yngre-i-norge-om-15ar/1193937>> [Lest 23.10.2018]
- Amundsen, A. B., 2004, Articulations of Identity: A Methodological Essay and a Report of Askim and Tidaholm (fra Skogheim og Vestby)
- Anon., 2012. *Den Norske Legeforening*. [Internett] Available at: <https://legeforeningen.no/Nyheter/2012/Trygg-op-pvekst-gir-en-god-start/> [Funnet 5 Desember 2018].
- ByVerkstedet. udatert. *ByVerkstedet*. Tilgjengelig på: <http://byverkstedet.no/> [Lest 10.12.18]
- Berg, N. G. & Dale, B. (2004). Sted - begreper og teorier. In Berg, N. G., Dale, B., Lysegård, H. K. & Løfgren, A. (eds) *Mennesker, steder og regionale endringer*, pp. 39-59. Trondheim: Tapir akademiske forlag.
- Bakken, E. N., Vagstein A. M., Westbø, I. (2014). Byggeskikk, estetikk og stedsforming. Høgskolen i Gjøvik og Husbanken.
- Bowler, D. E., Buyung-Ali, L., Knight, T. M. og Pullin, A. S. (2010) Urban greening to cool towns and cities: A systematic review of the empirical evidence. *Science Direct*, 97(3), 147-155. <https://doi.org/10.1016/j.landurbplan.2010.05.006>
- Brown, B., Perkins, D. D., & Brown, G. (2003). Place attachment in a revitalizing neighborhood: individual and block levels of analysis. *Journal of Environmental Psychology*, 23(3), 259-271.
- Børud, E. (2005): *Bitvis byutvikling*
- Børud, E. & Røsnes, A. (2016): *Prosjektbasert byutvikling: mot en kvalitativ, prosjektrettet byplanlegging*. Oslo: Fagbokforlaget.
- Bø-Rygg, A. (2004) Utdatert estetikkbegrep. *Arkitektur N*, 86(5), 22. <https://www.arkitektur.no/artikler/utdatert-estetikk-begrep>
- Carmona, M., Tiesdell, S., Heath, T. & Oc, T. (2010). *Public places - urban spaces: the dimensions of urban design*. Amsterdam: Architectural Press. IX, 394 s.: ill. Pp.
- Checkoway, B & Patton, C. V. (1985) *The Metropolitan Midwest: Policy Problems and Prospects for Change*. Illinois: University of Illinois Press.
- Childs, M. C. (2009) Civic concinnity. *Taylor & Francis online*, 14(2), 131-145. <https://doi.org/10.1080/13574800802670853>
- CRL, 2018, Community Rail Lancashire station adaptation URL <https://www.communityraillancashire.co.uk/station-adoption/>
- Corbusier (1923) *Vers une architecture*. (1) Paris: Ed. Vincent, Fréal & Cie
- Corbusier & Jeanneret, P. (1955) *Oeuvre complète*. Zürich: W. Boesiger aux Editions Girsberger
- Cousins, M (2009) Mark Cousins om Alexa Wrights «!». *Arkitektur N*, 86(4), 64-69. <https://www.arkitektur-n.no/artikler/mark-cousins-om-alexa-wright-i>
- Coolidge, F. L. & Wynn T (2017) *The Rise of Homo Sapiens: The Evolution of Modern Thinking*. (2). Oxford: Oxford University Press.
- Creswell, T. (2004). *Place a short introduction*. Oxford: Blackwell.
- Cullen, G. (1971). *The concise townscape*. New York: The Architectural Press.
- Danielsen, H., Bendixsen, S. & Sundsbø, A., 2017. uniResearch. [Internett] Available at: file:///C:/Users/Sandra%20Holte/Downloads/Bendixsen%20Danielsen%20inkluder-ing%20av%20barn%201212017.pdf [Funnet 5 Desember 2018].
- de Vries, S., Van Dillen, S. M., Groenewegen, P. P., & Spreunenberg, P. (2013). Streetscape greenery and health: stress, social cohesion and physical activity as mediators. *Social Science & Medicine*, 94, 26-33.
- Ekkel, E. D., & de Vries, S. (2017). Nearby green space and human health: Evaluating accessibility metrics. *Landscape and Urban Planning*, 157, 214-220.
- Engebretsen, Ø., Hanssen, J.U. og Strand, A. (2010) Handelslokalisering og transport – kunnskap om handelsreiser. TØ1-rapport 1080/2010
- Eriksen Skaaja Arkitekter, Hausmania & Hauskvartalet. 2015. *Byokologiske boliger i Hauskvartalet*. Prosjektrapport utgitt av Eriksen Skaaja Arkitekter. Tilgjengelig på: <http://biblioteket.husbanken.no/arkiv/dok/Komp/Byokologiske%20boliger%20i%20Hauskvartalet.pdf> [Lest 10.12.18]
- Falleth, E., Hanssen, G., S. & Saglie, I., L. 2008. Medvirkning i byplanlegging i Norge. *Norsk institutt for by- og regionforskning*. Rapport 2008:38. Tilgjengelig på: <http://www.hioa.no/Om-OsloMet/Senter-for-velferds-og-arbeidslivsforskning/NIBR/Publikasjoner/Publikasjoner-norsk/Medvirkning-i-byplanlegging-i-Norge> [Lest 01.11.18]
- FHI (2017) "Livskvalitet og trivsel i Norge». Hentet November 05, 2018 fra: <https://www.fhi.no/fp/psykiskhelse/psykiskhelse/livskvalitet-og-trivsel-i-norge/>



- FHI (2015). «Psykiske plager og lidelser hos voksne». Hentet November 03, 2018 fra: <https://www.fhi.no/fp/psykiskhelse/psykiskhelse/psykiske-plager-og-lidelser-hos-vok/>
- Folkestad, Sigrid. 2017. «Nei, nordmenn er ikke uhøflige». 2017. <http://forskning.no/psykologi-kultur-norges-handelshoyskole/nei-nordmenn-er-ikke-uhoflige/362574>.
- Forseth, T., & Giljane, T. (1986). *Byggeskikk i Norge*. Oslo: Bonytt.
- Fuller-Gee, M., 2015. Helsefremmende by- og stedsutvikling. *Plan, Issue Nr. 3-4*.
- Gehl, J. (2011). *Life between buildings: Using Public Space*. Washington: Island Press.
- Gehl, J. (2003): *Livet mellom husene: udeaktiviteter og udemiljøer*. Arkitektens forlag: København.
- Gehl, Jan (2010) *Byer for mennesker*. 1. utgave, 2. opplag. København: Bogværket.
- Gehl, J. (2013) *Cities for people*. Island Press
- Gehl, J., Svarre, B. (2013) *Bylivsstudier*. København: Bogværket.
- Gehl Architects (2013). Attraktive byrum: De 12 kvalitetskriterier. Tilgjengelig fra: [https://www.db.dk/files/Mini%C3%B8velser%20intro\\_DB\\_12Kvalitetskriterier\\_bbs\\_GA\\_Aa\\_rhus%20-%202x.pdf](https://www.db.dk/files/Mini%C3%B8velser%20intro_DB_12Kvalitetskriterier_bbs_GA_Aa_rhus%20-%202x.pdf) Lest: 01.12.18.
- Gieryn, T. F. (2000). A space for place in sociology. *Annual Review of Sociology*, 26, 463– 496.
- Grande, T. R., 2018. Forskning.no. [Internett] Available at: <https://forskning.no/partner-nmbu-norges-miljo-og-biovitenskapeligeuniversitet/derfor-er-byfolk-lykkeligst/291303> [Funnet 4 November 2018].
- Guttu, J. og Thorén, A-K., H. (1998) *Fortetting med kvalitet – bebyggelse og grønnstruktur*. [internett] Publisert 1996, revidert desember 1998. Miljøverndepartementet. Tilgjengelig fra: <<https://www.regjeringen.no/contentassets/4ca3568a7fc143049f6809e70fe34bab/6107fortet.pdf>> [Lest 23.10.2018]
- Hagen, O.H., Øksenholt, K.V. og Tennøy, A. (2017) *Kunnskap og virkemidler for byutvikling og fortetting*. TØI-rapport 1612/2017
- Hall, P. (2014). *Cities of tomorrow: an intellectual history of urban planning and design since 1880*: John Wiley & Sons.
- Hanssen, G. S., Hofstad, H., og Saglie, I. (2015) *Kompakt byutvikling – Muligheter og utfordringer*. Oslo: Universitetsforlaget
- Hanssen, G., S. Medvirkning i planleggingen av den kompakte by – hvordan er praksis? I: Hanssen, G., S, Hofstad, H. & Saglie, I., L. (red.) 2015. *Kompakt byutvikling. Utfordringer og muligheter*. Kap. 8, s. 97-113. Universitetsforlaget, Oslo.
- Hartig, T., Mitchell, R., de Vries, S. og Frumkin, H. (2014) Nature and health, *Annual review of Public Health*, 35. 207-228 <http://doi.org/10.1146/annurev-publhealth-032013-182443>
- Hauge, Å. L. (2007). Identitet og sted - en sammenligning av tre identitetsteorier. *Tidskrift for Norsk Psykologiforening*, 44 (8): 980- 987.
- Hausenberg. 2008. *Midlertidige aktiviteter som værktøj i byutviklingen*. Artikkel utarbeidet for Tænketanken for infrastruktur og byutvikling
- Helsedirektoratet, 2012. *Nasjonal faglig retningslinje for forebygging, utredning og behandling av overvekt og fedme hos barn og unge*. [Internett] Available at: <https://helsedirektoratet.no/Lists/Publikasjoner/Attachments/389/nasjonal-fagligretningslinje-for-forebygging-utredning-og-behandling-av-overvekt-og-fedme-hos-barn-og-unge.pdf> [Funnet 5 Desember 2018].
- Hidman, Erik. (2018). *Attractiveness in Urban Design. A study of the production of attractive places*. Luleå University of Technology. Hentet 07.11.18 fra: <http://ltu.diva-portal.org/smash/get/diva2:1247914/FULLTEXT02.pdf>
- Hjortset, M. A., 2016. *Ungdom og byutvikling*, Oslo: HiOA.
- Holsen, Maren Hersleth. 2003. «Privatisering av byrom: Oslo blir mindre tilgjengelig». *Aftenposten*. 2003. <https://www.aftenposten.no/article/ap-W0d6G.html>.
- HusvarnaGroup, 2012. *Global Garden Report*, s.l.: Husvarna.
- Hvattum, M. (2004) Estetikens problem. *Arkitektur N*, 86(1), 40-45. <https://www.arkitektur.no/artikler/estetikkens-problem>
- Jacobs, J. (1958) Downtown is for the People, *Fortune*. Henta frå [http://fortune.com/2011/09/18/downtown-is-for-people-fortune-classic-1958/?fbclid=IwAR1fft5dzeZgGh9oLz6G-g\\_6sCHaVvcyxUH2okSchelUjOzVHpSgQJFuGv0](http://fortune.com/2011/09/18/downtown-is-for-people-fortune-classic-1958/?fbclid=IwAR1fft5dzeZgGh9oLz6G-g_6sCHaVvcyxUH2okSchelUjOzVHpSgQJFuGv0)
- Jacobs, J. (2000). *Life and Death of the Great American Cities*. London: Pimlico.
- Jepson, E.J. og Edwards M. M. (2010) How possible is Sustainable Urban Development? An Analysis of Planners' Perceptions about New Urbanism, Smart Growth and the Ecological City. *Planning Practice & Research*. 25(4) s.417-437
- Jorgensen, B., S. & Stedman, R., C. 2001. Sense of place as an attitude: Lakeshore owners attitudes toward their properties. *Journal of Environmental Psychology*. 21, (1). 233-248.
- Jørgensen, K. F. 2011. *Temporære byrom - og midlertidighet som strategi i byplanlegging*. Rapport utarbeidet for programmet Framtidens Byer ledet av Miljøverndepartementet. Oslo: Miljøverndepartementet. Tilgjengelig på: [https://www.regjeringen.no/globalassets/upload/subnettsteder/framtidens\\_byer/byrom/studentoppgave2011\\_kristina\\_jorgensen/temporare\\_byrom\\_oppdater13092011.pdf](https://www.regjeringen.no/globalassets/upload/subnettsteder/framtidens_byer/byrom/studentoppgave2011_kristina_jorgensen/temporare_byrom_oppdater13092011.pdf) [Lest 05.11.18]
- Jørgensen, K. F. 2012. *“Mens vi venter”: en analyse om strategisk bruk av temporær urbanisme*. Masteroppgave. Institutt for Landskapsplanlegging, Norges Miljø- og Biovitenskapelige Universitet.

Kennedy, Rosemary, og Laurie Buys. 2015. «The Impact of Private and Shared Open Space on Liveability in Subtropical Apartment Buildings», 318–23.

Kiran, K. (2009). Byggeskikk. I store norske leksikon. Retrieved from Store norske leksikon website: <https://snl.no/byggeskikk>

Klima- og energiseksjonen. (2014). *Grønt skifte – klima- og miljøvennlig omstilling*. Regjeringen.no. Tilgjengelig på: <https://www.regjeringen.no/no/tema/klima-og-miljo/klima/inn-siktsartikler/klima/gront-skifte/id2076832/> [åpnet 31.10.2018]

KMD 2014. Medvirkning i planlegging. *Hvordan legge til rette for økt deltagelse og innflytelse i kommunal og regional planlegging etter plan – og bygningsloven*. Kommunal og moderniseringsdepartementet, Tilgjengelig på: [https://www.regjeringen.no/globalassets/upload/kmd/plan/medvirkningsveileder/h230\\_2b\\_veileder\\_medvirkning.pdf](https://www.regjeringen.no/globalassets/upload/kmd/plan/medvirkningsveileder/h230_2b_veileder_medvirkning.pdf) [Lest 3.12.18]

KMD 2015. *Nasjonale forventninger til kommunal og regional planlegging*. Regjeringen. Hentet 07.11.18 fra: [https://www.regjeringen.no/contentassets/2f826bdf1ef342d5a917699e-8432ca11/nasjonale\\_forv\\_entringer\\_bm\\_ny.pdf](https://www.regjeringen.no/contentassets/2f826bdf1ef342d5a917699e-8432ca11/nasjonale_forv_entringer_bm_ny.pdf)

KMD (2018). *Statutter for den statlige prisen Attraktiv by*. Regjeringen. Hentet 07.11.18 fra: [https://www.regjeringen.no/no/tema/kommuner-og-regioner/by--og-stedsutvikling/attraktiv\\_by/o\\_m-prisen/id2474510/](https://www.regjeringen.no/no/tema/kommuner-og-regioner/by--og-stedsutvikling/attraktiv_by/o_m-prisen/id2474510/)

KMD (2018). *Juryvurdering Attraktiv by 2018*. Regjeringen. Hentet 07.11.18 fra: [https://www.regjeringen.no/no/tema/kommuner-og-regioner/by--og-stedsutvikling/attraktiv\\_by/juryvurdering-attraktiv-by-2018/id2603577/](https://www.regjeringen.no/no/tema/kommuner-og-regioner/by--og-stedsutvikling/attraktiv_by/juryvurdering-attraktiv-by-2018/id2603577/)

KMD (2017). *Juryvurdering Attraktiv by 2017*. Regjeringen. Hentet 07.11.18 fra: [https://www.regjeringen.no/no/tema/kommuner-og-regioner/by--og-stedsutvikling/attraktiv\\_by/juryvurdering-attraktiv-by-2017/id2554965/](https://www.regjeringen.no/no/tema/kommuner-og-regioner/by--og-stedsutvikling/attraktiv_by/juryvurdering-attraktiv-by-2017/id2554965/)

KMD (2016). *Juryvurdering Attraktiv by 2016*. Regjeringen. Hentet 07.11.18 fra: [https://www.regjeringen.no/no/tema/kommuner-og-regioner/by--og-stedsutvikling/attraktiv\\_by/juryvurdering-attraktiv-by-2016/id2503769/](https://www.regjeringen.no/no/tema/kommuner-og-regioner/by--og-stedsutvikling/attraktiv_by/juryvurdering-attraktiv-by-2016/id2503769/)

KMD (2015). *Juryvurdering Attraktiv by 2015*. Regjeringen. Hentet 07.11.18 fra: [https://www.regjeringen.no/no/tema/kommuner-og-regioner/by--og-stedsutvikling/attraktiv\\_by/juryvurdering-attraktiv-by-2015/id2414908/](https://www.regjeringen.no/no/tema/kommuner-og-regioner/by--og-stedsutvikling/attraktiv_by/juryvurdering-attraktiv-by-2015/id2414908/)

Kropf, Karl. Plots, property and behaviour. *Urban Morphology*

Lane, M., B. Public Participation in Planning: an intellectual history. *Australian Geographer*. 36, (3). 283-299.

Langberg, Øystein: Aftenposten: Mens nordmenn er besatt av å kjøpe egen bolig, er det helt vanlig å leie i resten av det rike Europa, lest 09.12.2018 [https://www.aftenposten.no/verden/i/a9QAE/Mens-nordmenn-er-besatt-av-a-kjope-egen-bolig\\_-er-dethelt-vanlig-a-leie-i-resten-av-det-rike-Europa](https://www.aftenposten.no/verden/i/a9QAE/Mens-nordmenn-er-besatt-av-a-kjope-egen-bolig_-er-dethelt-vanlig-a-leie-i-resten-av-det-rike-Europa)

Larsen L, J. 2007. *Politisk Urbanitet: projekter, planer, protester og Supertanker på Krøyers Plads*. Ph.d.-avhandling. Institutt for miljø, samfund og rumlig forandring, Roskilde Universitet.

Lauvland, G., 2007, *Verk og vilkår, Christian Nordberg-Schulz' stedsteori i et arkitekturfilosofisk perspektiv*, Arkitektur- og designhøgskolen i Oslo,

Lee, I. F. (2018). "Where joy hides and how to find it". Hentet November 02, 2018 fra Ted Talks: [https://www.ted.com/talks/ingrid\\_fetell\\_lee\\_where\\_joy\\_hides\\_and\\_how\\_to\\_find\\_it](https://www.ted.com/talks/ingrid_fetell_lee_where_joy_hides_and_how_to_find_it)

Legeforeningen, 2012. *Trygg oppvekst gir en god start*, s.l.: s.n.

Lewicka, M. (2010). What makes neighborhood different from home and city? Effects of place scale on place attachment. *Journal of Environmental Psychology*, 30(1), 35-51.

Linde, Gunilla, og Hans Bjur. 2015. *Rom - arkitektur och stad*.

Lynch, K (1970). *The image of the city*. Cambridge MA: MIT Press.

Løken, Astrid. 2014. «Oslo er Europas murby». Aftenposten. 2014. <https://www.aftenposten.no/article/apn7OB.html>.

Maas, J., Verheij, R. A., Spreeuwenberg, P., & Groenewegen, P. P. (2008). Physical activity as a possible mechanism behind the relationship between green space and health: a multilevel analysis. *BMC public health*, 8(1), 206.

Magnussen, K., Gierløff, C. W., Seeberg, A. R. & Navrud, S., 2017. *Den tette byens verdi*, s.l.: Menon Economics.

Manzo, L., C. & Perkins, D., D. 2004. Finding Common Ground: The Importance of Place Attachment to Community Participation and Planning. *Journal of Planning Literature*. 20, (4). 335-350.

Miljødirektoratet (2018) *Lufftforurensing og helseeffekter* [internett] Publisert 19.01.2018.

Miljødirektoratet, 2018. *Bedre luftkvalitet i 2017 enn året før*. [Internett] Available at: <http://www.miljodirektoratet.no/no/Nyheter/Nyheter/2018/April-2018/Bedreluftkvalitet-i-2017-enn-aret-for/> [Funnet 5 Desember 2018].

Miljødirektoratet, 2018. *Lokal luftforurensning*. [Internett] Available at: [http://www.miljodirektoratet.no/no/Tema/Luft/Lokal\\_luftforurensning/](http://www.miljodirektoratet.no/no/Tema/Luft/Lokal_luftforurensning/) [Funnet 5 Desember 2018].

*Miljøstatus*. Tilgjengelig fra: <<http://www.miljostatus.no/tema/luftforurensning/luftforurensning-og-helseeffekter/>> [Lest 23.10.2018]

Millstein, Marianne (2018) *Hva har fortetting å si for folkehelsen?* [internett] Publisert 12.06.2018. Tilgjengelig fra: <<http://www.kommunalteknikk.no/hva-har-fortetting-aa-si-for-folkehelsen.6124608-161016.html>> [Lest 08.10.2018]

- Millstein, M., 2018. Kommunalteknikk.no. [Internett] Available at: <https://www.kommunalteknikk.no/getfile.php/4261209.896.atbnwtkqwtwj/Folkehelse++Marianne+-+Millstein.pdf> [Funnet 3 November 2018].
- Millstein, M. & Hofstad, H., 2017. Fortetting og folkehelse - hvilke folkehelsekonsekvenser har den kompakte byen, Oslo: NIBR.
- Moore, J (2000) «Placing home in Context», *Journal of Environmental Psychology*, Vol. 20, Nr 3, 207-217.
- McMahan, E. A. og Estes, D. (2015) The effect of contact with natural environments on positive and negative affect: A meta analysis. *Taylor and Francis*, 10(6), 507-519. <https://doi.org/10.1080/17439760.2014.994224>
- Murray, A. T., & Feng, X. (2016). Public street lighting service standard assessment and achievement. *Socio-Economic Planning Sciences*, 53, 14-22.
- Nasar, J. L. (1998) *The Evaluative Image of the City*. Sage, London.
- Neuman, M. (2005). The Compact City Fallacy. *Journal of Planning Education and Research*. 25(1), 11-2
- Newman, P., Beatley, T., & Boyer, H. (2009). *Resilient cities: responding to peak oil and climate change*: Island Press.
- Nordbakke, S. T. D., 2018. *Barn og unge i den kompakte byen*. [Internett] Available at: [https://www.idunn.no/plan/2018/02/barn\\_og\\_unge\\_i\\_den\\_kompakte\\_byen](https://www.idunn.no/plan/2018/02/barn_og_unge_i_den_kompakte_byen) [Funnet 5 Desember 2018].
- Nordli, H. T. (2017) Case Fredrikstad – Et bylaboratorium for nærhetsbyen. *Lest 04.11.2018*: <https://www.fredrikstad.kommune.no/globalassets/dokumenter/kmb/barekraftigsamfunn/case-fredrikstad.pdf>
- Næss, P. (2015) Kapittel 10: Kompaktbyen og bærekraftig transport i: *Kompakt Byutvikling – Muligheter og utfordringer*. Oslo: Universitetsforlaget.
- Næss, P., Sandberg, S. L. og Røe, P.G. (1996) Travelling Distances, Modal Split and Transportation Energy in Thirty Residential Areas In Oslo. *Journal of Environmental Planning and Management*. 38(3), s.79-97
- Oudin, A. et al., 2016. Association between neighbourhood air pollution concentrations and dispensed medication for psychiatric disorders in a large longitudinal cohort of Swedish children and adolescents. [Internett] Available at: <https://bmjopen.bmj.com/content/6/6/e010004> [Funnet 5 Desember 2018].
- Passchier-Vermeer, W., & Passchier, W. F. (2000). Noise exposure and public health. *Environmental health perspectives*, 108(suppl 1), 123-131.
- Rambøll, Oslo 2014, KVV Intercity Dovrebanen – vurdering av stasjons- og knutepunktutvikling, ref: 6110304, Trondheim URL: <https://brage.bibsys.no/xmlui/bitstream/handle/11250/155239/20120127-DBVurdering%20av%20stasjons-%20og%20knutepunktutviklingOCR.pdf?sequence=1>
- Reneflot, A., Aarø, L. E., Aase, H., Reichborn-Kjennerud, T., Tamsb, K., & Øverland, S. (2018). *Psykisk helse i Norge*. Folkehelseinstituttet (FHI). Hentet November 03, 2018 fra [https://www.fhi.no/globalassets/dokumenterfiler/rapporter/2018/psykisk\\_helse\\_i\\_norge2018.pdf](https://www.fhi.no/globalassets/dokumenterfiler/rapporter/2018/psykisk_helse_i_norge2018.pdf)
- Rom Eiendom, 2014, «Det viktigste er ikke hvor toget går, men vor det stopper» Strategi for knutepunktutvikling ved InterCity- stasjonene, Rom Eiendom AS, 06.06.2014
- Rowe, H. A. (2011) The Rise and Fall of Modernist Architecture. *Inquiries Journal*, 3(04), 1. Henta frå <http://www.inquiriesjournal.com/articles/1687/the-rise-and-fall-of-modernist-architecture>
- Ryden, K. C. 1993. *Mapping the Invisible Landscape: Folklore, Writing, and the Sense of Place*. IA: University of Iowa Press.
- Schmidt, L., Guttu., J. & Knudtson, L. 2011. *Medvirkning i planprosesser i Oslo kommune*. Norsk institutt for by- og regionforskning. Rapport 2011:1. Tilgjengelig på: <http://www.hioa.no/Om-OsloMet/>
- Schmidt, L. (2015) Bokvalitet og sosial bærekraft i: *Kompakt Byutvikling – Muligheter og utfordringer*. Oslo: Universitetsforlaget
- Seaman, P.J., Russel, J. & Ellaway. (2010). It's not just about the park, it's about integration too: why people choose to use or not use urban greenspaces. *International Journal of Behavioral Nutrition and Physical Activity* 7 8.
- Selmer-Anderssen, Ina (2018) *Over halvparten av oss blir over 80 år, og stadig sprekere* [internett] Publisert 14.05.2018. Statistisk sentralbyrå. Tilgjengelig fra: <https://www.ssb.no/helse/artikler-og-publikasjoner/over-halvparten-av-oss-blir-over-80-arog-stadig-sprekere> [Lest 04.10.2018]
- Senter-for-velferds-og-arbeidslivsforskning/NIBR/Publikasjoner/Publikasjoner-norsk/Medvirkning-i-planprosesser-i-Oslo-kommune [Lest 01.11.18]
- Sjøberg, Jeanette. 2012. «Heller balkong enn felles uteområde». *Aftenposten*. 2012. <https://www.aftenposten.no/article/ap-0nbW6.html>.
- Skogheim, R. & Vestby, G. M. (2010): *Kulturav og stedsidentitet – Kulturavens betydning for identitetsbygging, profilering og næringsutvikling*. Oslo, NIBR-rapport: 2010:14
- Språkrådet. (2018a). *Helse*. Hentet November 04, 2018 fra Bokmålsordboka: [https://ordbok.uib.no/perl/ordbok.cgi?OPP=helse&ant\\_bokmaal=5&ant\\_nynorsk=5&begge=+&ordbok=bokmaal](https://ordbok.uib.no/perl/ordbok.cgi?OPP=helse&ant_bokmaal=5&ant_nynorsk=5&begge=+&ordbok=bokmaal)
- Språkrådet. (2018b). *Psyke*. Hentet November 04, 2018 fra Bokmålsordboka: [https://ordbok.uib.no/perl/ordbok.cgi?OPP=psyke&ant\\_bokmaal=5&ant\\_nynorsk=5&bokmaal=+&ordbok=begge](https://ordbok.uib.no/perl/ordbok.cgi?OPP=psyke&ant_bokmaal=5&ant_nynorsk=5&bokmaal=+&ordbok=begge)
- Statens Vegvesen, 2014, *Kollektivhåndboka – tilrettelegging for kollektivtrafikk på veg og gate*, Veiledning Håndbok V123, Vegdirektoratet (Internett) <https://www.vegvesen.no/attachment/61485/binary/1010376>(Hentet desember 2018)

Statistisk sentralbyrå (2018) *Folkemengde og befolkningsendringer* [internett] Oppdatert 23.02.2018. Tilgjengelig fra: <<https://www.ssb.no/befolkning/statistikker/folkemengde/aarper-1-januar>> [Lest 04.10.2018]

Statsbygg. 2011. Midlertidige aktiviteter. Strategisk verktøy i kulturplanlegging. Veileder utgitt 25.11.11 Tilgjengelig på: [http://kryss.no/resources/12/files/92/Kryss\\_web\\_Klikkbare.pdf](http://kryss.no/resources/12/files/92/Kryss_web_Klikkbare.pdf)

Stølen, K. A. (2012, 15. juni). Planar om gigantvarehus i Førde. NRK. Henta frå <https://www.nrk.no/sognogfjordane/planar-om-gigantvarehus-i-forde-1.8201318>

Sørvoll, J., Martens, C., Daatland, S. O. (2014) *Planer for et aldrende samfunn?* Bolig og tjenester for eldre i kommunene. Rapport nr. 17/2014. Oslo: Velferdsforskningsinstituttet NOVA

Tatariewicz, W. (1972) *History of Aesthetics*, (1). Den Haag: Mouton

Weaver, M. (2004, 10. mars). Country's ugliest building to be torn down. The Guardian. Henta frå <https://www.theguardian.com/society/2004/mar/10/urbandesign.arts>

Telemarksforskning. (2010). Stedskvalitet og attraktivitet. En litteraturgjennomgang. Hentet 07.11.18 fra: <https://www.telemarksforskning.no/publikasjoner/filer/2301.pdf>

Telemarksforskning. (2013). Programteori for attraktivitet. Sammenndragsrapport. Hentet 07.11.18 fra: <https://www.telemarksforskning.no/publikasjoner/filer/2301.pdf>

Telle, Kjetil (2017) Aldring og sysselsetting i by og bygd [internett] Publisert 30.11.2017. Statistisk sentralbyrå. Tilgjengelig fra: <<https://www.ssb.no/nasjonalregnskap-og-konjunkturer/artikler-og-publikasjoner/aldring-og-sysselsetting-i-by-og-bygd-2017-04>> [Lest 04.10.2018]

Tennøy, A. (2011) Trafikkreduserende foretting. *Plan*, 43(5), 52-57. Lest 04.12.2018: <https://www.idunn.no/plan/2011/05/art10>

Thompson, C. W. (2011). Linking landscape and health: The recurring theme. *Landscape and urban planning*, 99(3-4), 187-195.

Transportøkonomisk institutt (2017) «5 minuttersområdet» reduserer bilbruken. *Byutvikling og bytransport*. Lest 03.11.18: <https://www.toi.no/byutvikling-og-bytransport/5-minuttersområdet-reduserer-bilbruken/article34198-224.html>

Trøen, T. W. (2018) *Store mørketall på depresjon blant eldre*. Dagbladet [internett] 23.10.2018. Tilgjengelig fra: <<https://www.dagbladet.no/kultur/store-morketall-pa-depresjon-blant-eldre/68537380>> [Lest 23.10.2018]

Tyrväinen, L., Ojala, A., Korpela, K., Lanki, T., Tsunetsugu, Y., & Kagawa, T. (2014). The influence of urban green environments on stress relief measures: A field experiment. *Journal of Environmental Psychology*, 38, 1-9.

Tvinnereim, M. S., 2017. *RødeKors*. [Internett] Available at: <https://www.rodekors.no/om-rode-kors/lokalforeninger-og-distrikter/sortrondelag/om-sor-trondelag-rode-kors/aktuelt/ensomhet-i-julen/> [Funnet 4 November 2018].

Universitetet i Oslo, norgeshistorie.no: *Oslo får drabantbyer*, lest 03.11.2018 <https://www.norgeshistorie.no/velferdsstat-og-vestvending/artikler/1840-oslo-far-drabantbyer.html>

Ujang, N. (2008). Place Attachment and Continuity of Urban Place Identity. *Asian Journal of Environment-Behaviour Studies*, 2(2), p. 117.

Universitetet i Bergen. (2018). *Bokmålsordboka*. Hentet 10.12.18 fra: <https://ordbok.uib.no/ATTRAKTIV> Vest-Agder Fylkeskommune. (2018). Hentet 10.12.18 fra: <http://www.vaf.no/aktuelt/vest-agder-helt-i-landstoppen-i-befolkningsvekst>

Vallance, S., Dupuis, A., Thorns, D. & Edwards, S. 2017. Temporary use and the ontopolitics of 'public' space. *Cities*, 70, 83-90.

Wøhni, A. 2007. Virker medvirkning virkelig? *Evaluering av planmedvirkning i storbyene*. Asplan Viak. Tilgjengelig på: <http://www.allgronn.org/virker%20medvirkning%20virkelig.pdf> [Lest 01.11.18]

Öberg, Linda Ørstavik. 2015. «Balkong øker boligverdien». Huseierne. 2015. <https://www.huseierne.no/hus-bolig/tema/bolig/balkongfeber/>.

## Lover

Lov 6. juni 2003 nr. 39 om burettslag (borettslagsloven eller brl.)

Lov 27. juni 2008 nr. 71 om planlegging og byggesaksbehandling (plan- og bygningsloven eller pbl.)

Lov 5. juni 2009 nr. 35 om naturområder i Oslo og nærliggende kommuner (markaloven)

Lov 16. juni 2017 nr. 65 om eierseksjoner (eierseksjonsloven eller eiersl.)

## Dommer

HR-2011-1071-A





Norges miljø- og  
biovitenskapelige  
universitet